

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

RIGORÓZNÍ PRÁCE

TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ
CRIMINAL OFFENCES AGAINST ROAD TRAFFIC CODE

Konzultant: prof. JUDr. Jiří Jelínek, CSc.

Zpracovatel: Mgr. Josef Zronek

Září 2011

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány, práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.“

V Litoměřicích dne 19.9.2011

.....

Rád bych touto cestou poděkoval konzultantovi své rigorózní práce prof. JUDr. Jiřímu Jelínkovi, CSc., za jeho ochotu a vstřícnost, kterou mi věnoval. Jeho cenné rady a upozornění mi velice pomohly při zpracovávání rigorózní práce. Poděkování patří též za pochopení a trpělivost.

Obsah

Úvod	7
1. Obecná charakteristika trestné činnosti v silniční dopravě	10
1.1. Trestné činy v silniční dopravě ve světle předešlé a stávající právní úpravy	12
1.2. Specifika trestné činnosti v silniční dopravě ve vztahu k orgánům činným v trestním řízení.....	16
1.3. Trestné činy v silniční dopravě z pohledu tr. zákoníku	20
1.4. Pachatelé trestných činů v silniční dopravě.....	23
1.5. Pojem silniční dopravní nehoda.....	24
1.5.1. Objektivní a subjektivní příčiny silničních dopravních nehod.....	27
2. Porušení důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě	32
2.1. Jednotlivé případy porušení důležité povinnosti v silniční dopravě	37
2.1.1. Řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholického nápoje	37
2.1.2. Řízení motorového vozidla pod vlivem jiné návykové látky	40
2.1.3. Řízení motorového vozidla, jestliže je schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku zdravotního stavu řidiče.....	43
2.1.4. Nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčce.....	49
2.1.5. Předjíždění v místech, kde je to zakázáno	53
2.1.6. Couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou	54
2.1.7. Nedání přednosti v jízdě	56
2.1.8. Porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, vjezdem z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, na železniční přejezd a nepřehlednou zúženou zatáčku.....	68
2.1.9. Nesledování technického stavu vozidla	69
2.1.10. Nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích	71

2.1.11. Držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo jiného záznamového zařízení.....	77
2.1.12. Neumožnění chodci bezpečné přejití vozovky na přechodu pro chodce, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání.....	77
2.1.13. Nedodržení bezpečné vzdálenosti	79
2.1.14. Předání řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínku stanovenou zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů v době držení řidičského oprávnění, nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla je snížena v důsledku zdravotního stavu.....	80
2.1.15. Řízení motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, zvláštního vozidla nebo jízdní soupravy bez zařazení rychlostního stupně	82
2.1.16. Řízení vozidla bez řidičského oprávnění nebo v době, kdy bylo řidiči řízení motorového vozidla zakázáno v soudním nebo správním řízení, bylo – li mu odňato pro zdravotní nezpůsobilost, dosáhl – li hranice hranici 12 bodů.....	83
2.1.17. Nedodržení směru a způsobu jízdy	87
2.1.18. Další případy porušení důležité povinnosti.....	88
3. Skutkové podstaty trestných činů v silniční dopravě	90
3.1. Trestné činy proti životu a zdraví spáchané na úseku trestné činnosti v silniční dopravě	90
3.2. Neposkytnutí pomoci podle § 150 tr. zákoníku a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku	91
3.3. Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku.....	94
3.4. Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku	95
3.5. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku	101
4. Dokazování trestné činnosti v silniční dopravě.....	105
4.1. Znalecké dokazování	105
4.1.1. Zjišťování přítomnosti návykových látek.....	106
4.1.2. Pitva a soudně lékařská expertíza	113

4.1.3. Analýza silničních dopravních nehod	117
4.2. Dokumentace silniční dopravní nehody na místě	123
4.3. Vyšetřovací pokus	124
4.4. Úřední záznam o podaném vysvětlení a výslech svědka	126
5. Ukládání trestů pachatelům trestné činnosti v silniční dopravě	130
6. Využitelnost odklonů u trestných činů v silniční dopravě	146
7. Účast státního zástupce na místě dopravní nehody	150
Závěr	153
Použitá literatura	158
Seznam příloh	163
Příloha č. 1: Návrh na potrestání – přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku	I
Příloha č. 2: Návrh na potrestání – přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku	III
Příloha č. 3: Návrh na potrestání - přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku – tzv. vybodovaný řidič	V
Příloha č. 4: Formulář záznamu o namátkové kontrole trestu domácího vězení	VII
Příloha č. 5: Formulář sdělení o porušení trestu domácího vězení	XI
Příloha č. 6: Příloha k přípravě státního zástupce k hlavnímu líčení - odklon	XIII
Příloha č. 7: Usnesení o podmíněném zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu	XV
Příloha č. 8: Usnesení o narovnání podle § 309 tr. řádu	XVIII

Úvod

Předkládaná rigorózní práce je zpracovaná na téma „Trestné činy v silniční dopravě“. Výběr tohoto tématu byl ovlivněn a podpořen zejména mou snahou o profilaci v této oblasti trestné činnosti z pozice obžaloby. V průběhu svého dosavadního působení na Okresním státním zastupitelství v Litoměřicích jsem měl řadu příležitostí k propojení teoretických poznatků z této oblasti se zkušenostmi z praxe. Díky ustálené praxi na Okresním státním zastupitelství v Litoměřicích, kde příslušný specialista vyjíždí k závažným dopravním nehodám, jsem byl v řadě případů přímo na místě silniční dopravní nehody, což mi umožnilo vytvořit si tak detailnější představu o skutkových okolnostech celého případu, nežli by tomu bylo „pouhým“ studiem spisového materiálu. Bezesporu velkým přínosem byla i možnost účastnit se vytěžování a výslechů pachatelů či svědků včetně výslechů svědků realizovaných jako neodkladné a neopakovatelné úkony ve smyslu § 158a tr. řádu, dále vyšetřovacích pokusů a v neposlední řadě i soudních pitev. Významným přínosem nejen pro účely zpracování této práce byla i možnost intervence u hlavních líčení a veřejných zasedání, jejichž předmětem bylo projednání trestných činů v silniční dopravě.¹

Tématika trestné činnosti v silniční dopravě je velice rozsáhlá, dalo by se říci takřka nevyčerpatelná. S ohledem na její rozsah jsem nemohl a ani jsem neaspiroval na vyčerpání tohoto tématu v celé jeho šíři. Z tohoto pohledu je pak samotná práce orientovaná převážně hmotně právně.

Vlastní práce je rozčleněna do sedmi kapitol. Úvodní kapitola zprostředkovává základní náhled do celé problematiky, přináší výklad základních pojmů, zabývá se koncepcemi trestných činů v silniční dopravě ve světle právních úprav na poli trestního práva hmotného a v neposlední řadě mapuje specifika této trestné činnosti ve vztahu k orgánům činným v trestním řízení. Velký důraz je pak kladen na problematiku věnující se jednotlivým případům porušení důležité povinnosti, což je záležitost, kterou vnímám jako velmi důležitou pro oblast této trestné činnosti. Třetí kapitola je zaměřena

¹ Možnost intervence právních čekatelů a asistentů státních zástupců u hlavních líčení a veřejných zasedání v řízení před okresními soudy zakotvila v ustanovení § 180 odst. 1 tr. řádu novela účinná od 1.7.2009.

na jednotlivé trestné činy v silniční dopravě. Materie zaměřená na dokazování se pak zabývá typickými způsoby a prostředky dokazování. Pozornosti autora pak nemohlo ujít ani téma ukládání trestů pachatelům trestné činnosti v silniční dopravě, které vykazuje také svá specifika. Předposlední kapitola podává problematiku odklonů, jakožto jednoho ze způsobů rozhodnutí ve věci. A konečně práci uzavírá velmi specifická a originální kapitola zabývající se účastí státního zástupce na místě silniční dopravní nehody bezprostředně po ní.

Kromě literárních, časopiseckých a internetových pramenů jsem práci obohatil i o poznatky získané od policistů Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, územního odboru Služby kriminální policie a vyšetřování a Dopravního inspektorátu v Litoměřicích. Podnětné a užitečné byly zároveň podklady získané od soudních znalců z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie a z oboru doprava, odvětví doprava silniční, dále pracovníků Probační a mediační služby ČR – Středisko Litoměřice a v neposlední řadě Vazební věznice Ministerstva spravedlnosti ČR v Litoměřicích. K oživení práce by měly přispět i nastíněné příklady z praxe. Na doplnění a dokreslení zároveň slouží statistické údaje a přílohy, jež obsahují vzory návrhů na potrestání, přílohu státního zástupce k hlavnímu líčení, jenž slouží jako odůvodnění státního zástupce při neakceptování odklonu v dané věci, usnesení o podmíněném zastavení trestního stíhání, usnesení o narovnání, formulář záznamu o namátkové kontrole trestu domácího vězení a formulář sdělení o porušení trestu domácího vězení.

Trestná činnost v silniční dopravě bývá mnohdy s ohledem na svá specifika ze strany veřejnosti a to i odborné podceňována a stavěna do pozadí za násilnou, drogovou či hospodářskou trestnou činnost. S tímto postojem se jednoznačně neztotožňuji, neboť zejména u trestných činů proti životu a zdraví spáchaných v provozu na pozemních komunikacích, jde v řadě případů o skutkově složitou trestnou činnost, která vyžaduje ve většině případů rozsáhlé dokazování zahrnující znalecké zkoumání a rozhodně tak významně přesahuje rámec bagatelní trestné činnosti.

Cílem práce je nabídnout kromě teoretických poznatků též praktický pohled na trestnou činnost v silniční dopravě zejména ve světle jejích specifíků a problematických

aspektů. Autorským záměrem je rovněž snaha poukázat na složitost a náročnost této agendy z pozice orgánů činných v trestním řízení.

Rigorózní práce odpovídá právnímu stavu ke dni 31.8.2011.

1. Obecná charakteristika trestné činnosti v silniční dopravě

Rozvoj dopravní infrastruktury a silniční dopravy vůbec zaznamenal za posledních několik desetiletí veliký rozmach. Negativním projevem tohoto rozvoje byl rostoucí počet dopravních nehod a s tím i související nárůst dopravní kriminality. Za posledních několik let byl však zaznamenán pozitivní trend co do snižování počtu fatálních následků silničních dopravních nehod a taktéž počtu těžce či lehce zraněných osob při silničních dopravních nehodách. Zlepšení prezentují statistické údaje za rok 2010, z nichž vyplývá, že během tohoto roku došlo na našich pozemních komunikacích k 75 522 silničním dopravním nehodám. Při těchto bylo usmrceno celkem 753 osob, což je nižší počet od roku 1961, přičemž nejvíce usmrcených v souvislosti se silničními dopravními nehodami bylo zaznamenáno v roce 1969, kdy zahynulo 1 758 osob². Pozitivní trend vykazuje i počet těžce zraněných osob, když jejich počet 2 823 je nejmenší od roku 1961, přičemž nejvyšší počet těžce zraněných osob v počtu 9 258 osob vykazuje rok 1969. Pokud jde o počet osob lehce zraněných, tak za rok 2010 bylo na českých silnicích lehce zraněno celkem 21 610 osob. Odhad hmotné škody za rok 2010 pak dosáhl částky 4.924,987 mil. Kč.³ Pro ilustraci nastíním statistické údaje dopravní nehodovosti na území konkrétně Ústeckého kraje, kde během roku 2010 došlo celkem k 7 217 silničním dopravním nehodám, což je podstatně méně než v roce 2009, kdy jejich počet vystoupal na 12 399. Při těchto bylo usmrceno 60 osob, což je o 12 méně než za rok 2009, 192 osob bylo zraněno (o 94 osob méně než v roce 2009) a lehká

² V této souvislosti nutno doplnit, že počet 753 usmrcených vyjadřuje počet osob, jenž zemřeli na místě dopravní nehody, při převozu do nemocnice nebo nejpozději do 24 hodin po dopravní nehodě. Počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod, se tak ještě navyšuje o osoby, které zemřely od 24 hodin do 30 dnů po dopravní nehodě, což bylo v roce 2010 ještě dalších 49 osob. Dohromady tak v roce 2010 zahynulo v důsledku silničních dopravních nehod v ČR celkem 802 osob, což je tedy počet osob absolutně usmrcených.

Tesařík, J., Sobotka, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. 2010. s. 5 – 7. [citováno 3.9.2011].

Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/statisticka-rocenka-dopravnich-nehod-za-rok-2010.aspx>.

³ Tesařík, J., Sobotka, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. 2010. s. 5 – 7. [citováno 3.9.2011].

Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/statisticka-rocenka-dopravnich-nehod-za-rok-2010.aspx>.

zranění utrpělo celkem 1 651 osob, což bylo o 251 osob méně než v roce 2009.⁴ Ve světle těchto skutečností je tedy patrný pozitivní posun zejména co do následků silničních dopravních nehod, který je dle mého názoru do značné míry zapříčiněn modernizací vozového parku, kdy vozidla mladšího roku výroby jsou vybaveny účinnými a četnými bezpečnostními prvky, čemuž odpovídají i konstrukční vlastnosti vozidel pro případné následky deformace. Lze tedy uzavřít, že zajištění co největší bezpečnosti posádky vozidla je v dnešní době jednou z priorit konstruktérů a výrobců vozidel, což se, jak již bylo řečeno, výraznou měrou projevuje v pozitivním slova smyslu na závažnosti způsobených následků při silničních dopravních nehodách. Na druhou stranu však ani sebelepší bezpečnostní prvky ve vozidle nedokážou v případě silniční dopravní nehody zajistit absolutní ochranu posádky vozidla, což si mnozí hazardující řidiči občas neuvědomují. Ve vztahu k rapidnímu poklesu počtu silničních dopravních nehod je potřeba poznamenat, že toto je do značné míry zapříčiněno novelou zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, in concreto ustanovení § 47 citovaného zákona. Od 1.1.2009 došlo k rozšíření jednoho z kritérií, kdy silniční dopravní nehoda, nebylo - li naplněno jiné kritérium, nepodléhala ohlašovací povinnosti ve vztahu k Policii ČR, konkrétně se jednalo o navýšení hranice škody vzniklé v důsledku silniční dopravní nehody na zúčastněném vozidle včetně přepravovaných věcí a to z 50.000 Kč na 100 000 Kč.⁵ Ačkoli statistiky vykazují rok od roku zlepšení, zejména co do počtu škodlivých následků silničních dopravních nehod, patří Česká republika v globálním měřítku k zemím s velmi vysokým počtem usmrcených osob v důsledku silničních dopravních nehod, což dokládá skutečnost, že v roce 2009 bylo při dopravních nehodách v ČR usmrceno celkem 901 osob, což představuje počet 86,1 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. Pro srovnání např. ve Velké Británii zemřelo v témže roce v důsledku

⁴ Tesařík, J., Sobotka, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. 2010. s. 38 - 40. [citováno 3.9.2011].

Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/statisticka-rocenka-dopravnich-nehod-za-rok-2010.aspx>.

⁵ Novelizovaný § 47 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů upravuje povinnost ohlásit silniční dopravní nehodu Policii ČR, jestliže při této došlo k usmrcení nebo zranění osoby, nebo k již zmíněné hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, přičemž tuto povinnost dále rozšiřuje o případy, kdy došlo ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, nebo došlo k poškození či zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, popřípadě účastníci dopravní nehody nemohou bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

dopravních nehod 37, 8 osob na 1 milion obyvatel. Nejvíce osob pak bylo usmrceno v Řecku, konkrétně 129, 3 osob na 1 milion obyvatel. V evropském srovnání je počet osob usmrcených na českých silnicích dvojnásobný oproti evropskému průměru, jenž činí 400 až 500 usmrcených osob za rok.⁶

Přestože nelze nehodovost a trestnou činnost v silniční dopravě označit za dvě na sobě závislé veličiny, kdy každá dopravní nehoda či havárie by zakládaly trestní odpovědnost za určitý trestný čin či souběh trestných činů k silniční dopravě se vážící a s ní související, přesto zde jistá souvztažnost přeci jen existuje. V souvislosti s trestnou činností v silniční dopravě nelze ponechat bez povšimnutí zahraniční řidiče, jejichž podíl na dopravních nehodách v České republice, které jsou posléze předmětem trestního řízení, není nezanedbatelný a to zejména v oblastech příhraničních, u řidičů nákladních vozidel pak lze hovořit o celém území České republiky. Problematika trestné činnosti v silniční dopravě zahraničních řidičů je pak ve značné míře řešena cestou právní pomoci a to zejména v podobě institutu předání trestního řízení do ciziny⁷ a nezřídka i prostřednictvím dožádání⁸, kdy nebyly shledány podmínky pro předání trestního řízení do cizího státu, a trestní řízení je vedeno na území ČR.

1.1. Trestné činy v silniční dopravě ve světle předešlé a stávající právní úpravy

Z pohledu jak minulé právní úpravy (zák. č. 140/1961 Sb. trestní zákon účinný do 31.12.2009) tak i té současné, reprezentované trestním zákoníkem (zák. č. 40/2009 Sb.) lze konstatovat, že neexistuje koncentrovaná a specifická úprava trestných činů v silniční dopravě, jako tomu je například v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, kde přestupky na úseku dopravy nalezneme soustředěné v ustanovení § 125c citovaného zákona. Lze tedy uzavřít, že jednotlivé skutkové podstaty trestných činů v silniční dopravě jsou rozptýleny v několika hlavách zvláštní části trestního zákoníku, kdy formální znaky

⁶ Tesařík, J., Sobotka, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Praha: ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. 2010, s. 71. [citováno 3.9.2011]. Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/statisticka-rocenka-dopravnich-nehod-za-rok-2010.aspx>.

⁷ viz ustanovení § 448 trestního řádu (zák. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním ve znění pozdějších předpisů) a dále čl. 93 a n. Pokynu obecné povahy č. 1/2011 Nejvyššího státního zástupce ze dne 21.1.2011.

⁸ viz § 426 trestního řádu (zák. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním ve znění pozdějších předpisů) a dále čl. 51 a n. Pokynu obecné povahy č. 1/2011 Nejvyššího státního zástupce ze dne 21.1.2011

skutkových podstat těchto trestných činů jsou vymezeny vesměs obecně, aniž by reflektovaly specifické rysy tohoto druhu trestné činnosti.⁹ V této souvislosti sám o sobě nejsem zastáncem koncentrovaného pojetí, tak jak je obsažené v citovaném zákoně o provozu na pozemních komunikacích, neboť systematika zvláštní části trestního zákoníku, tak jak je pojatá, tedy z hlediska důležitosti a významu státem chráněných zájmů, je adekvátní. Vytvořit v tomto směru další hlavu, jež by obsahovala pouze skutkové podstaty trestných činů spáchaných v dopravě, a která by byla označovaná stejnojmenně či jinak podobně je nesmyslné, neboť by došlo k nadbytečné kumulaci skutkových podstat trestných činů a s tím souvisejícím aplikačním problémům. De facto by se jednalo o kopírování již existujících skutkových podstat, kde by veskrze došlo ke konkretizaci subjektu, resp. osoby řidiče či jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích a případně dalších kvalifikačních znaků, které by plně korespondovaly s tímto typem trestné činnosti. Jediným možným argumentem pro zavedení speciální vyčleněné úpravy této trestné činnosti je otázka trestní represe, která by tak byla oproti obecné úpravě zosílená. V souvislosti s přijetím trestního zákoníku se však domnívám, že i tyto argumenty odpadají právě s ohledem na koncepci citované právní úpravy.

Z dikce ustanovení § 13 odst. 1 tr. zákoníku, jehož obsahem je legální definice trestného činu, je patrná formální koncepce trestního práva. Trestným činem se tedy rozumí protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v trestním zákoně. Nová právní úprava tak oproti té minulé, v podobě trestního zákona účinného do 31.12.2009 (zák. č. 140/1961 Sb.), nepřevzala materiální stránku trestného činu, vyjádřenou společenskou nebezpečností protiprávního jednání. Nelze však hovořit o absolutním panství formální koncepce trestného činu a s tím související trestní odpovědnosti. Průlom do formalistické koncepce pak představují dva korektivy rozsahu trestního bezpráví. Pro primo se jedná o korektiv hmotněprávní, jenž je reprezentován zásadou subsidiarity trestní represe vymezené v ustanovení § 12 odst. 2 tr. zákoníku, podle které lze trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní důsledky s ní spojené uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, ve kterých nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu. Citované ustanovení hovoří o společenské škodlivosti, jejíž kritéria jsou demonstrativně uvedena v ustanovení § 39

⁹ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 5.

odst. 2 tr. zákoníku. V tomto smyslu je tedy povaha a závažnost trestného činu určována významem chráněného zájmu, který byl trestným činem dotčen, způsobem provedení činu a jeho následky, okolnostmi, za kterých byl trestný čin spáchán, osobou pachatele, mírou zavinění pachatele a jeho pohnutkou, záměrem nebo cílem. Shodná kritéria byla vypočtena v ustanovení § 3 odst. 4 tr. zákona č. 140/1961 Sb., kterými byl určován stupeň nebezpečnosti trestného činu pro společnost. V návaznosti na ustanovení § 12 odst. 2 tr. zákoníku lze současně poukázat na princip ultima ratio, kdy trestní právo působí ve společnosti jakožto mezní a krajní ochránce společenských vztahů, zájmů a hodnot chráněných trestním zákoníkem. Nastupuje tedy až v okamžiku, kdy daný případ nebylo možné uspokojivě vyřešit v rámci práva občanského, obchodního, správního apod. Pro secundo procesněprávní korektiv rozsahu trestního bezpráví je v závislosti na fázi trestního řízení vyjádřen ve dvou ustanoveních trestního řádu. Ve stádiu prověřování se jedná o ustanovení § 159a odst. 4 tr. řádu, podle kterého může státní zástupce odložit věc před zahájením trestního stíhání z důvodu neúčelnosti trestního stíhání uvedeného v ustanovení § 172 odst. 2 písm. c) tr. řádu. Po zahájení trestního stíhání ve smyslu ustanovení § 160 odst. 1 tr. řádu, pak může taktéž státní zástupce zastavit trestní stíhání podle § 172 odst. 2 písm. c) tr. řádu. V obou případech procesněprávního korektivu se jedná o uplatnění zásady oportunitý¹⁰ v trestním řízení. S ohledem na shora uvedené tedy nelze zastávat názor, že trestní zákoník je založen na ryze formální koncepci, což vyvrací právě ony dva zmíněné korektivy rozsahu trestního bezpráví, které ve své podstatě doplňují a do jisté míry omezují tuto formální koncepci, přičemž v této souvislosti lze hovořit o materializaci formální koncepce trestného činu.¹¹

V souvislosti s předchozím výkladem se nabízí otázka, v jakém poměru koexistuje formální koncepce ve spojení s uvedenými korektivy. Setkal jsem se s názorem, že ve své podstatě k žádné změně oproti předchozí právní úpravě nedošlo, neboť společenská

¹⁰ Zásada oportunity představuje opak zásady legality vyjádřené v ustanovení § 2 odst. 3 tr. řádu, podle které je státní zástupce povinen stíhat všechny trestné činy, o nichž se dozví, pokud zákon nebo vyhlášená mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, nestanoví jinak. Tato zásada však není bezvýjimečná a jak už bylo řečeno, je prolomena zásadou oportunity, která dává státnímu zástupci možnost nestíhat v konkrétním případě pachatele trestného činu z důvodu vhodnosti či účelnosti, byť jeho jednání zakládá odpovědnost za trestný čin.

Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 1. vydání. Praha: Leges, 2010, s. 132-136.

¹¹ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 115 - 117.

škodlivost, tak jak je určována v citovaném ustanovení § 39 odst. 2 tr. zákoníku, je synonymem společenské nebezpečnosti a s touto plně koresponduje. Ve své podstatě tedy tak i nadále existuje formálně materiální koncepce trestného činu. S tímto závěrem nelze dle mého názoru souhlasit, neboť z dikce § 13 odst. 1 tr. zákoníku je více než zřejmé, že oproti předešlé úpravě reprezentované trestním zákonem č. 140/1961 Sb., účinným do 31.12.2009, došlo k posunu co do výraznější formalizace trestněprávního jednání. Daleko podstatnější z hlediska posílení formálního pojetí je však skutečnost, že tr. zákoník již neobsahuje ustanovení § 88 odst. 1 obsažené v tr. zákoně č. 140/1961 Sb., podle kterého se k okolnosti, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby přihlédne jen tehdy, jestliže pro svou závažnost podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti trestného činu pro společnost. Ve světle tohoto ustanovení pak bylo možné jednání, které vykazovalo znaky kvalifikované skutkové podstaty trestného činu, posoudit s ohledem na stupeň společenské nebezpečnosti jako základní skutkovou podstatu téhož trestného činu, což je s ohledem na absenci tohoto ustanovení v tr. zákoníku v současné době vyloučeno a pakliže dojde jednáním pachatele k naplnění znaků kvalifikované skutkové podstaty, bude toto jednání takto i posuzováno.¹² Na druhou stranu zásada subsidiarity trestní represe má, pokud jde o protiprávní jednání velmi široké uplatnění a v tomto duchu ji lze také ve vztahu k těmto jednáním aplikovat. Obecně lze konstatovat, že jednání, ve vztahu k nimž je možno uplatnit zásadu subsidiarity trestní represe, budou mít bagatelní charakter, kdy jako příklad lze uvést jednání výtržnické povahy apod. Naproti tomu stojí protiprávní jednání, kde jiná odpovědnost, než ta trestní uplatnit nelze. Je tedy zřejmé, že došlo k posílení formální koncepce, která je však limitována zmíněnými korektivy rozsahu trestního bezpráví.

Trestní zákoník je dále založen na bibartici činů soudně trestných, kdy v rámci této diferenciaci se rozlišují jednak přečiny a jednak zločiny, v jejichž rámci se vydělují ještě zvlášť závažné zločiny.¹³ Dělicí kritérium představuje společenská škodlivost, jejíž kritéria jsou vymezena v § 39 odst. 2 trestního zákoníku. S ohledem na tyto skutečnosti lze konstatovat, že trestné činy vážící se k dopravě, tak jak jsou upraveny v trestním

¹² Růžička, M. Šabata, K. Vybrané problémy obecné části nového trestního zákoníku, Státní zastupitelství, 2009, č. 11, s. 9.

¹³ blíže viz § 14 zák. č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku ve znění pozdějších předpisů.

zákoníku, jsou převážně přečiny, což je jeden z ukazatelů, proč je v oblasti trestné činnosti v silniční dopravě hojně používán institut tzv. odklonů v trestním řízení.¹⁴

1.2. Specifika trestné činnosti v silniční dopravě ve vztahu k orgánům činným v trestním řízení

S ohledem na složitost a specifika tohoto druhu trestné činnosti bylo zapotřebí na tuto skutečnost reagovat, a proto se postupem času vyčlenila samostatná kategorie vyšetřování dopravních nehod. Tyto skutečnosti vedly k tomu, že v rámci policejních orgánů došlo ke specializaci policistů zaměřujících se na vyšetřování dopravních nehod.¹⁵ Stranou nezůstala ani soustava státních zastupitelství, kde v rámci každého úřadu funguje s ohledem na personální obsazení jeden či více specialistů, kteří mají na starosti agendu trestných činů v dopravě¹⁶, přičemž tato je pojata de sensu largo, tedy v závislosti na způsobu jejího uskutečňování na dopravní cestě v určitém prostředí, jako doprava nejen silniční, ale i letecká, železniční a lodní. V případě dopravy letecké, plavební a železniční, potažmo trestné činnosti s tím spojené nutno poznamenat, že tato co do frekvence dalece zaostává za dopravou silniční.

Obecně je otázka specializace státních zástupců upravena v § 8 odst. 3 zákona o státním zastupitelství¹⁷, kde se konstatuje, že vedoucí státní zástupce¹⁸ mj. zajistí rozdělení agendy státního zastupitelství, přičemž zajistí specializaci státních zástupců podle zvláštních právních předpisů. Tímto blanketním ustanovením se odkazuje na Pokyn obecné povahy Nejvyšší státní zástupkyně č. 4/2009 ze dne 27. července 2009 označovaný jako Vzorový organizační řád, kde podle čl. 4 odst. 1 písm. f) se u okresních státních zastupitelství zřizuje zejména kromě dalších trestních specializací zde vypočtených také specializace na trestnou činnost v dopravě a dále na trestné činy spáchané v souvislosti s požáry, výbuchy a jinými haváriemi a živelními pohromami.

¹⁴ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 5-12.

¹⁵ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 85.

¹⁶ Rozvržení jednotlivých agend, potažmo specializací jednotlivých státních zástupců činných u konkrétního státního zastupitelství mj. obsahuje Organizační a aprobační řád konkrétního státního zastupitelství – viz Pokyn obecné povahy Nejvyšší státní zástupkyně č. 4/2009 ze dne 27. července 2009 (Vzorový organizační řád).

¹⁷ zák. č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸ viz § 8 odst. 1 zák. č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství, ve znění pozdějších předpisů.

V příloze Vzorového organizačního řádu je pak obsažen výčet trestných činů vážících se k té či oné specializaci. V rámci rozdělení specializací mezi jednotlivé státní zástupce ve smyslu čl. 2 odst. 1 Pokynu obecné povahy č. 4/2009, pak vedoucí státní zástupce zašle seznam státních zástupců včetně jejich specializací Nejvyššímu státnímu zastupitelství. V návaznosti na to, jsou pak tyto informace obsaženy taktéž v organizačním řádu, který vydává vedoucí státní zástupce pro každé státní zastupitelství. V souvislosti s trestnou činností na úseku dopravy silniční nutno poznamenat, že valná část státních zástupců specializujících se na trestné činy v dopravě, vyjíždí v případě závažných dopravních nehod vesměs s letálním závěrem na místo nehody, o tomto však bude pojednáno samostatně v jedné z následujících kapitol. Závěrem lze tedy shrnout, že specializace v rámci soustavy státních zastupitelství je takřka bezvýjimečná, což je v tomto ohledu velice žádoucí, jelikož tento druh trestné činnosti má svá specifika a klade na dozorujícího státního zástupce nemalé nároky. Výjimky mohou představovat menší státní zastupitelství, kde však půjde spíše o to, že specialista na dopravu bude mít kromě toho i jiné specializace např. na trestnou činnost hospodářskou, majetkovou, obecnou, drogovou apod. Specifické postavení zaujímá Obvodní státní zastupitelství pro Prahu 2, které podle vyhlášky č. 23/1994 Sb., o jednacím řádu státního zastupitelství, zřízení poboček některých státních zastupitelství a podrobnostech o úkonech prováděných právními čekateli ve znění pozdějších předpisů vykonává v prvním stupni řízení o trestných činech směřujících proti bezpečnosti silniční, železniční, letecké a plavební dopravy, které jinak patří do věcné a místní působnosti obvodních státních zastupitelství v obvodu Městského státního zastupitelství v Praze. S odkazem na specializaci státních zástupců v rámci výkonu dozoru v přípravném řízení je potřeba dodat, že v praxi tato mnohdy přímo nekoreluje s následným zastupováním obžaloby v hlavním líčení, resp. intervencí v řízení před soudem. Obecně na úrovni okresních státních zastupitelství neplatí, že by státní zástupce, jenž dozoroval konkrétní trestní věc v přípravném řízení, zastupoval zároveň v této věci obžalobu u hlavního líčení. Uvedené bývá samozřejmě poplatné pro všechny specializace, tedy nejen v případě trestné činnosti v silniční dopravě. Stěžejním důvodem této organizace činnosti státních zástupců je nerovnoměrná zatíženost státních zástupců v rámci intervencí u soudu, kdy státní zástupci s přidělenou agendou obecné trestné činnosti by byli u soudu neustále a naopak specialisté na hospodářské trestné

činy by u soudu intervenovali mnohem méně, což naráží na pravidelnou frekvenci intervencí jednotlivých státních zástupců u soudu, kdy z obecného hlediska státní zástupce intervenuje u soudu přibližně dva dny v týdnu. Osobně se domnívám, že specializace v rámci dozoru nad zachováváním zákonnosti v přípravném řízení by měla být zachována následně i v rámci intervencí v řízení před soudem u hlavního líčení. Jako argument postačí bezesporu skutečnost, že příslušný specialista, zde konkrétně na dopravní nehody, který vykonával ve věci dozor, je s případem náležitě obeznámen, je v rámci specializace erudován a současně mu v některých případech přispívá i osobní zkušenost z místa silniční dopravní nehody. Z vlastní praxe mohu říci, že ve složitých případech, nebo kde to uzná dozorující státní zástupce za vhodné, si pak vyhradí svou přítomnost v těchto věcech v řízení před soudem.

Pokud jde o specializaci v rámci soudů, tak obecně vzato obligatorní specializace je pouze u mladistvých, kdy tato vyplývá obligatorně ze zákona, konkrétně z ustanovení § 4 zákona č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže, ve znění pozdějších předpisů, podle jehož dikce soudnictví ve věcech mladistvých vykonávají specializovaní samosoudci a senáty pro mládež. Otázka fakultativní specializace je řešena ve vyhlášce č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy ve znění pozdějších předpisů, kde je v úvodních ustanoveních upravena organizace práce soudů. In concreto v § 2 odst. 2 citované vyhlášky se konstatuje, že při rozdělení věcí mezi jednotlivá soudní oddělení v rozvrhu práce se v rozsahu, v jakém je soud příslušný na daném stupni v těchto věcech podle zákona jednat, a s přihlédnutím k personálnímu vybavení soudu, zajistí specializace soudních oddělení na trestním úseku, zejména mimo jiné také ve věcech dopravní kriminality.

Z naznačeného je tedy zřejmé, že případná specializace soudců v oblasti trestné činnosti v dopravě je odvislá od konkrétního soudu, kdy zřízení takové specializace závisí na předsedovi soudu, který toto může případně projednat společně se soudcovskou radou a v rámci tvorby rozvrhu práce může být tato specializace zřízena.¹⁹ S ohledem na náročnost a zejména specifičnost této agendy jsem toho názoru, že

¹⁹ Rozdělení jednotlivých věcí, které mají být u soudu projednány a rozhodnuty, do soudních oddělení se řídí rozvrhem práce. Rozvrh práce vydává na období kalendářního roku předseda soudu po projednání s příslušnou soudcovskou radou; rozvrh práce musí být vydán nejpozději do konce předchozího kalendářního roku. (viz § 41 zák. č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích ve znění pozdějších předpisů)

specializace i v rámci soudů je v tomto směru na místě. V praxi se však setkáváme s tím, že na mnoha soudech trestní specializace v té podobě, v jaké je u státních zástupců, není. Zvláštností pak stejně jako v případě soustavy státního zastupitelství zůstává Obvodní soud pro Prahu 2, jehož místní příslušnost ohledně trestných činů v dopravě se nevyčerpává pouze na územní obvod Městské části Prahy 2, nýbrž pro tyto účely vykonává tuto speciální jurisdikci v rámci všech obvodních státních zastupitelství spadajících pod Městské státní zastupitelství v Praze.

V případě, že není agenda nápadu na soudě rozdělena v rámci tzv. fakultativní specializace, provádí se rozdělení nápadu pomocí různých metod, jako např. za pomoci počátečních písmen jmen obviněných, kdy každý samosoudce potažmo předseda senátu má přiděleno několik písmen a podle toho mu tzv. napadají věci. Způsoby rozdělení nápadu pak upravují rozvrhy práce jednotlivých soudů.

Ve světle shora uvedeného je zřejmé, že agenda trestné činnosti v silniční dopravě vyžaduje velikou pozornost a odpovědnost ze strany orgánů činných v trestním řízení již od samého počátku, tedy od okamžiku samotné silniční dopravní nehody, což ostatně bude detailněji rozpracováno v následujících kapitolách. Z vlastní zkušenosti mohu poznamenat, že na orgány činné v trestním řízení v oblasti trestné činnosti v dopravě, je kromě samozřejmého požadavku na znalost práva kladen důraz i na znalost dalších odvětví lidské činnosti. Tím mám na mysli zejména technické disciplíny, fyziku, medicínu apod. Výše uvedené základy odbornosti, pokud se tak dá nazvat erudovanost v jiných odvětvích, jsou důležité a nezastupitelné a pomáhají dotyčnému orgánu činnému v trestním řízení v dalším postupu při objasňování skutkových okolností případu. Zároveň pak působí lépe, když policejní orgán, státní zástupce či soudce vykazují elementární znalosti ze souvisejících oborů a je patrné, že ví, o čem hovoří, než kdyby působili dezorientovaně. Znalost specifik v dané oblasti včetně nabytých zkušeností je pak důležitá i v případě, kdy jsou v rámci přibrání znalce tomuto zadávány otázky, nebo při samotném výslechu znalce ze strany soudce či státního zástupce. Závěrem lze tedy uzavřít, že specializace v tomto směru by měla být u všech orgánů činných v trestním řízení bezvýjimečná, což v případě Policie ČR naráží na problémy s financováním a s tím souvisejícími úspornými opatřeními, kdy personální stavy Policie ČR jsou poddimenzované a v důsledku toho dochází také ke slučování

specializací, kdy ke specializaci jednoho policisty přistupují v různém rozsahu i jiné specializace odlišného charakteru. Tak např. policista specializovaný na trestnou činnost v dopravě má krom toho ještě agendu hospodářských trestných činů. Toto s sebou přináší jednak problémy po stránce odborné a jednak po stránce časové, kdy samotní policisté mají s ohledem na množství věcí omezené časové možnosti ve vztahu k jednotlivým případům. Přetíženost policistů pak musí chtět nechtět vést k neúmyslnému a nezáměrnému prodloužení prověřování a následně vyšetřování trestné činnosti, když ani trestné činy v silniční dopravě nejsou výjimkou. Tato nezaviněná situace je pak častou a oprávněnou výtkou jak ze strany veřejnosti, tak i osob zaujatých na výsledku trestního řízení, zejména pak poškozených či jejich příbuzných, přičemž nezřídka tímto argumentuje i obhajoba.

1.3. Trestné činy v silniční dopravě z pohledu tr. zákoníku

V trestním zákoníku účinném od 1. 1. 2010 nalezneme v jeho paragrafovém znění úpravu následující skutkových podstat, které se svým formálním vymezením vztahující na trestné činy v dopravě. Jedná se o trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku, trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku, trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku, trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 150 tr. zákoníku, trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku, trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku, trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku a trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku in concreto ve znění písmena a), odstavce prvního. Jak je z uvedeného patrné, jedná se jak o trestné činy poruchové, tak trestné činy ohrožovací, kdy převážnou část představují přečiny ve smyslu § 14 odst. 2 tr. zákoníku.²⁰ Kromě výše uvedených trestných činů by se pod trestnou činnost v silniční dopravě daly subsumovat ještě další skutkové podstaty trestných činů jako např. trestný čin pojistného podvodu podle § 210 tr. zákoníku, trestný čin poškození provozu a ohrožení obecně prospěšného zařízení podle § 277 tr. zákoníku nebo trestný čin opilství podle § 360 tr. zákoníku. Nutno však poznamenat, že

²⁰ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 6-7.

byť se silniční dopravou potažmo dopravou vůbec do určité míry souvisí, pro potřeby této práce nebyly dále reflektovány. U trestného činu pojistného podvodu podle § 210 tr. zákoníku lze například argumentovat tím, že ačkoli se převážná část podvodných jednání spadajících pod skutkovou podstatu pojistného podvodu projevuje jako fingované a zinscenované pojistné události související s motorovými vozidly, převládá zde majetková povaha tohoto jednání.²¹

Stranou nezůstává ani skutečnost, že značný podíl pachatelů, ale i poškozených v rámci trestných činů v dopravě představující cizinci, což odráží rozvoj mezinárodních styků, kdy možnosti cestování oproti situaci v minulém režimu podstatně vzrostly.²²

Obecně lze říci, že objasňování trestných činů v dopravě je ve značném rozsahu závislé na znaleckém zkoumání v podobě odborných vyjádření či znaleckých posudků týkajících se mechanismu a průběhu nehodového děje, technického stavu vozidel, toxikologického vyšetření na přítomnost alkoholu či omamných látek, prohlídky a pitvy mrtvoly apod. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že vyšetřovací spis týkající se vyšetřování silniční dopravní nehody se neobejde bez odborného vyjádření či znaleckého posudku z různého oboru a odvětví, kdy těchto může být zpracováno i několik, nevyjímaje zadání ústavního znaleckého posudku ve smyslu § 110 tr. řádu. Důvodem je povaha této trestné činnosti, která má širokou návaznost zejména na technické obory. Závěry znalců v podobě odborných vyjádření či znaleckých posudků tak mohou mít zásadní význam při rozhodování o vině obžalovaného.²³

Jednání, která formálně nevykazují znaky skutkové podstaty trestného činu v oblasti silniční dopravy, avšak jsou svou povahou protiprávní, jsou sankcionována v rámci správního trestání jako přestupky. Jejich soustředěnou úpravu pak přináší zákon o provozu na pozemních komunikacích. S ohledem na závažnost situace na silnicích v České republice byla provedena konkrétně zák. č. 411/2005 Sb., novelizace zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy citovanou novelou by zaveden tzv. bodový systém, který může být označen za jakési doplnění represe v případě protiprávního jednání přestupce na úseku silniční dopravy. Základem je

²¹ Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005, Nejvyšší státní zastupitelství, Brno, 8.10.2008, s. 10.

²² Kuchta, J., Válková, H. a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C. H. Beck, 2005, s. 461 a n.

²³ Chmelík, J. a kol. Dopravní nehody I. díl Teorie dopravních nehod. Praha: Aleš Čeněk, 2009, s. 10.

skutečnost, že každé porušení dopravních předpisů vyplývající ze zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je ohodnoceno podle závažnosti určitým počtem bodů, kdy tyto se přestupci ukládají společně s dalšími sankcemi, které je umožněno uložit na základě zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. V případě, že řidič dosáhne hranice 12 bodů, pozbude řidičské oprávnění. Taxativní seznam přestupků včetně bodového ohodnocení obsahuje příloha zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

V případě bodového systému lze tedy hovořit o kumulaci represivní a současně preventivní složky v působení na osoby řidičů. Z důvodové zprávy novely zákona o provozu na pozemních komunikacích vyhlášené pod č. 411/2005 Sb. se konstatuje, že bodové hodnocení představuje toliko určité administrativní opatření, jímž je ohodnocena nebezpečnost přestupku či trestného činu a současně se tím registruje jeho samotné spáchání. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností pak zaneše bodové hodnocení ke dni spáchání přestupku do evidenční karty přestupce tzv. registru řidičů a tyto údaje jsou vedle zprávy o pověsti zpracované Policií České republiky a opisu rejstříku trestů významným vodítkem pro hodnocení osoby pachatele v trestním řízení.²⁴

Primárním účelem je tedy jakási hrozba možného pozbytí řidičského oprávnění v případě dosažení bodové hranice 12 bodů. Z tohoto lze tedy jednoznačně vyvodit závěr, že bodové hodnocení nemá povahu sankce, když zpočátku působí preventivně a až v případě opakované recidivy následuje případně ztráta způsobilosti k řízení, resp. jak citovaný zákon *verbis expressis* v ustanovení § 123c odst. 3 uvádí, pozbytí řidičského oprávnění. Pokud bychom připustili ryze sankční povahu, muselo by dojít k pozbytí řidičského oprávnění následně po spáchání přestupku a to na základě rozhodnutí správního orgánu, kdy by šlo o reakci na protiprávní jednání přestupce. V této souvislosti lze také poukázat na znění zákona, kde se v § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

²⁴ Uvedené se uplatní např. při sledování odsouzeného ve zkušební době podmíněného odsouzení a při následném rozhodování o osvědčení ve zkušební době, či při rozhodování o podmíněném upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti a následném rozhodování o osvědčení ve zkušební době (srov. § 83, § 86 a § 91 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů).

uvádí, že v případě dosažení hranice 12 bodů řidič pozbývá řidičské oprávnění, které musí odevzdat ve lhůtě do pěti pracovních dnů ode dne oznámení o dosažení 12 bodů. Zákonodárce zde s ohledem na proklamovanou povahu bodového systému zvolil výraz „pozbývá“, kdy ze samotného významu tohoto slova je zřejmé, že nejde o represivní opatření v pravém slova smyslu jako je tomu například v případě zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel. Právě skutečnost, kdy dojde k pozbytí řidičského oprávnění ve smyslu § 123c odst. 3 citovaného zákona a kdy má řidič ze strany správního orgánu či soudu vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, byla hojně diskutovanou a spornou v případě trestního stíhání tzv. vybodovaných řidičů pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, přičemž o tomto bude rozsáhleji pojednáno v jedné z následujících kapitol. Lze tedy uzavřít, že bodový systém lze považovat za určitý ukazatel způsobilosti k řízení motorového vozidla stejně jako například zdravotní stav řidiče, resp. jeho zdravotní způsobilost.²⁵

1.4. Pachatelé trestných činů v silniční dopravě

Z povahy trestné činnosti v dopravě lze dovodit, že jejími pachateli budou v převážné míře bezúhonní občané a nikoli osoby zatížené kriminální minulostí. Samozřejmě toto neplatí absolutně a ve všech případech, zejména u přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku a přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku, kdy lze u některých kriminálně závadových osob zaznamenat výskyt speciální recidivy. Obecně vzato jsou pachateli normální jedinci, kteří nemají problémy se sociální integrací, nejsou zatíženi psychickou, fyzickou či jinou formou deviace a nevykazují protispolečenské zaměření. Současně jejich jednání není vesměs vedeno mstou, touhou získat majetkový prospěch či zavrženíhodnou pohnutkou.²⁶ Takovýto charakter subjektů tak představuje významný ukazatel pro následnou represi, kdy v celé řadě případů se oproti jiným druhům trestné činnosti přistupuje k alternativnímu rozhodování např. v podobě podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu či narovnání

²⁵ srov. § 84 a n. zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

²⁶ Kuchta, J., Válková, H. a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C. H. Beck, 2005, s. 452 – 453.

podle § 309 tr. řádu a v případě odsouzení k ukládání alternativních trestů. Stejný trend pokud jde o ukládání trestů lze vypožorovat i u hospodářské trestné činnosti. Tyto závěry však nelze nikterak paušalizovat, neboť nejde o tvrzení mající absolutní povahu, kdy konečný výsledek trestního řízení či případná trestní represe plně závisí na skutkových okolnostech případu, osobě samotného pachatele a dalších kritériích obsažených v § 39 tr. zákoníku.

Pokud jde o to, kdo může být pachatelem trestných činů v dopravě, in concreto vybraných trestných činů proti životu a zdraví (§ 143, § 147 a § 148 tr. zákoníku), tak těmito může být kromě osoby řidiče motorového vozidla též řidič nemotorového vozidla, tramvaje, vozka, jezdec na zvířeti, chodec, průvodce hnaných zvířat, provozovatel vozidla, přepravovaná osoba či opravář provádějící opravu vozidla.²⁷

U trestných činů spáchaných v silniční dopravě se setkáváme s obojí formou zavinění, tedy jak ve formě úmyslu tak i nedbalosti. U trestných činů proti životu a zdraví spáchaných v souvislosti se silniční dopravou in concreto § 143, § 147 a § 148 tr. zákoníku a dále trestných činů obecně ohrožujících in concreto § 273 a § 274 tr. zákoníku je nutné posuzovat otázku zavinění ve světle pravidel provozu na pozemních komunikacích, kdy tato vychází ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidla na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a v neposlední řadě vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Porušením pravidel silničního provozu obsažených v citovaných právních předpisech pak dochází k objektivnímu porušení určité míry opatrnosti.²⁸

1.5. Pojem silniční dopravní nehoda

V ustálené praxi lze za silniční dopravní nehodu označit událost v silničním provozu v podobě havárie, srážky apod., při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke

²⁷ Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 1340.

²⁸ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 495 – 496.

škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla.²⁹ Z uvedené definice lze vyvodit základní znaky dopravní nehody, kterými je nepředvídatelnost dopravní nehody, skutečnost, že jde o událost v silničním provozu, způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku a v neposlední řadě tato musí mít souvislost s provozem vozidla. Prvním pojmovým znakem dopravní nehody je její nepředvídatelnost. V této souvislosti je zapotřebí si uvědomit, že velkou část dopravních nehod lze předvídat s přihlédnutím k předchozímu jednání účastníka dopravní nehody, který např. předjíždí na nepřehledném úseku komunikace či jede nepřiměřenou rychlostí ve vztahu k viditelnosti či povětrnostním podmínkám. Takovýto řidič silničního vozidla pak zvyšuje riziko vzniku silniční dopravní nehody, přičemž její samotný vznik je pak současně i dílem náhody. Otázka předvídatelnosti dopravní nehody pak úzce souvisí se subjektivní stránkou subjektu, který dopravní nehodu zavinil, konkrétně s nepřímou nedbalostí.³⁰

Dalším znakem silniční dopravní nehody je skutečnost, že se jedná o událost v silničním provozu, tedy na dálnicích, rychlostních silnicích, místních a účelových komunikacích. V této souvislosti lze na základě argumentu a contrario dovést, že o silniční dopravní nehody nejde, pokud k nim dojde v místech, na která se nevztahuje režim pravidel silničního provozu³¹ (pole, zahrada, tovární hala aj.).³²

Nezbytnou náležitostí silniční dopravní nehody je způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo škody na majetku, přičemž tyto okolnosti mají v případě kriminalizace nastalé dopravní nehody vliv na právní kvalifikaci jednání pachatele.³³

Posledním znakem silniční dopravní nehody je skutečnost, že její vznik přímo souvisí s provozem vozidla, přičemž provozem se rozumí jízda vozidla po pozemní komunikaci. Za vozidlo se pro tyto účely považuje motorové vozidlo³⁴, nemotorové

²⁹ § 2 odst. 2 vyhl. FMV č. 99/1989 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

³⁰ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 104-105.

³¹ zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vyhl. Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.

³² Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 105.

³³ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 105.

³⁴ Za motorové vozidlo se dle § 2 písm. g) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů považuje nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.

vozidlo³⁵ nebo tramvaj, přičemž není podstatné, jestli bylo předmětné vozidlo v okamžiku silniční dopravní nehody řízeno řidičem či nikoli.³⁶

Za dopravní nehodu se však nepovažuje, byla-li způsobena smrt, újma na zdraví nebo škoda na majetku při opravě vozidla, manipulaci s nákladem apod.³⁷ Nepůjde tedy o dopravní nehodu, pokud by např. došlo ke zranění řidiče při opravě svého vozidla. Příklad, kdy naopak půjde o silniční dopravní nehodu, nastíní následující příklad z praxe. Řidič jedoucí s osobním motorovým vozidlem, které vykazovalo za jízdy poruchu, s tímto zastavil na krajnici, kde vozidlo řádně označil a začal zjišťovat příčiny poruchy. Když se řidič nacházel před přední částí vozidla čelem k němu, narazilo do takto odstaveného vozidla jiné vozidlo, v důsledku čehož došlo k prudkému pohybu odstaveného vozidla směrem k řidiči, který byl po kontaktu s přední částí svého vozidla odhozen do jízdního koridoru kolemjedoucích vozidel, kde byl sražen současně projíždějícím jiným vozidlem. Řidič odstaveného vozidla, resp. poškozený utrpěl zlomeniny dlouhých kostí dolních končetin, četné pohmožděniny a skalpaci pokožky hlavy. Z uvedeného je zřejmé, že dopravní nehodu způsobil řidič vozidla, který jel nepřiměřenou rychlostí a na přehledném úseku pozemní komunikace přehlédl odstavené a řádně označené vozidlo, do kterého posléze narazil. Řidič vozidla, který jel okolo v okamžiku střetu obou vozidel, tak již nemohl nikterak adekvátně reagovat na odhozené tělo poškozeného do jeho jízdní dráhy.

Podobná situace je i co se týká chodců, jakožto účastníků provozu na pozemních komunikacích ve smyslu § 2 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Za silniční dopravní nehodu se nepovažuje střet chodce s jiným chodcem či pád na chodníku v důsledku uklouznutí apod. O dopravní silniční nehodu s účastí chodce však půjde v případě střetu chodce s jedoucím vozidlem, přičemž v této souvislosti se hovoří buďto o silniční dopravní nehodě zaviněné chodcem či silniční dopravní nehodě zaviněné řidičem.³⁸

³⁵ Nemotorovým vozidlem je ve smyslu § 2 písm. h) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.

³⁶ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 105.

³⁷ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., 2000, s. 105.

³⁸ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., 2000, s. 106.

1.5.1. Objektivní a subjektivní příčiny silničních dopravních nehod

Způsobení dopravní nehody je odvislé na celé řadě faktorů, které lze ve vzájemném vztahu k pachateli rozdělit na subjektivní a objektivní. Jako objektivní příčiny vzniku silničních dopravních nehod lze označit zejména stav a povahu pozemních komunikací, kdy tímto jsou míněny zejména závady ve sjízdnosti, které nejsou předvídatelné a to ani v případě, kdy řidič svou jízdu přizpůsobí okolním podmínkám. Do množiny objektivních příčin je možné dále zařadit příčiny mající původ v technickém stavu, resp. poruchy, kdy tyto jsou řidičem nezaviněné a tento o nich neví.³⁹ V této souvislosti je v takových případech, kdy je za příčinu silniční dopravní nehody označena technická porucha, potřeba posuzovat, zda řidič měl a mohl poruchu objevit při řádné kontrole a prohlídce uskutečněné před jízdou nebo v průběhu jízdy, ovšem pochopitelně ještě před vznikem silniční dopravní nehody. S ohledem na to je pak významné, zda šlo o náhlou poruchu či o poruchu, která se vyvíjela postupně (srov. R 26/1987). V praxi se často setkáváme i s tím, že příčinou silniční dopravní nehody byla technická závada, ačkoli vozidlo bylo krátce před dopravní nehodou v odborném servisu. V takovém případě se řidič motorového vozidla může zásadně spoléhat na to, že odborný servis provede opravu řádně. Jestliže se však při jízdě znovu objeví závada, pro kterou bylo vozidlo v opravě, nemůže se řidič na provedenou opravu již spoléhat a to ani tehdy pokud by byl v servisu výslovně ujištěn, že závada byla odstraněna (srov. R 12/1989). Ačkoli nejčastějšími pachateli trestných činů v silniční dopravě jsou bezesporu řidiči motorových vozidel, trestní odpovědnost za způsobení silniční dopravní nehody může být založena i ve vztahu k pracovníkům autoservisů. Takovýto zaměstnanec autodílny, resp. opravář, který provedl opravu brzdného válce na motorovém vozidle, v důsledku čehož došlo při jízdě k selhání brzd a následně k dopravní nehodě, která si vyžádala smrt jiné osoby, bude trestně odpovědný za tento následek. Obhajoba dotyčného hájícího se tím, že nehodu spoluzavinil též mistr opravy, který neprovedl kontrolu opravy zkušební jízdou a dále majitel vozidla, který po odvzdušnění brzdového systému neprovedl dostatečnou zkoušku účinnosti brzd, při níž by vadnou funkci brzd musel zjistit, nemůže opraváře vyvinít, ale může mít význam při výměře trestu (srov. R 22/1980).

³⁹ Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006. Praha: Linde, 2006, s. 57-59.

Subjektivní příčiny vzniku silničních dopravních nehod pak mají vztah k osobě samotného řidiče, přičemž selhání lidského faktoru je dle dlouhodobých statistik nejčastější příčinou silničních dopravních nehod. Mezi nejčastější subjektivní příčiny patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nedání přednosti v jízdě, ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou, nepoužití signalizačních prostředků vozidla při změně směru jízdy, nesprávné otáčení a couvání či jízda po nesprávné straně pozemní komunikace.⁴⁰ K dalším subjektivním příčinám možno uvést zdravotní stav řidiče ať již povahy trvalejší v podobě zdravotních omezení či postižení nebo v podobě náhlé zdravotní potíže či indispozice (např. mozková mrtvice, náhlé srdeční selhání apod.). Častou příčinou vzniku silničních dopravních nehod je i tzv. mikrospánek, neboli náhlá krátkodobá ztráta vědomí nebo bdělosti. Otázkou zavinění v případě tzv. mikrospanku se zabýval Nejvyšší soud ČR, který ve svém rozhodnutí č. 23/1986 Sb. rozh. tr. poukázal na to, že v případě, kdy nebylo u osoby prokázáno onemocnění, které by evokovalo poruchu bdělosti nebo vědomí, lze objektivně učinit závěr, že tato osoba si je vědoma nastupující únavy potažmo blížícího se spánku a proto může jízdu přerušit a učinit vhodná opatření k vyloučení tohoto nežádoucího účinku. Dokazování náhlé poruchy vědomí či bdělosti za předpokladu že řidič, který v důsledku tohoto způsobil silniční dopravní nehodu, toto sám nedozná, což je ostatně málo pravděpodobné, je poměrně problematické. Z vlastních poznatků mohu konstatovat, že významným vodítkem jsou zde výpovědi svědků. V těchto případech, pak lze vysledovat, že svědci se vesměs shodují v tom, že řidič vozidla byl těsně před dopravní nehodou podivně nakloněn ke straně či seděl výrazně v předklonu a jeho poloha tedy byla ve vztahu k řízení vozidla abnormální. Typickým ukazatelem je i skutečnost, že vozidlo řízené řidičem, u kterého se dostavila náhlá krátkodobá ztráta vědomí či bdělosti, pomalu měnilo směr jízdy, kdy buďto přejíždělo pozvolně do protisměru nebo směrem ke krajnici vozovky. Svědecké výpovědi ve spojení s dalšími okolnostmi případu, na jejichž základě lze usuzovat na tzv. mikrospánek řidiče, lze potvrdit i následnou simulací nehodového děje v rámci znaleckého zkoumání. V případě úmrtí řidiče vozidla, u kterého bylo podezření na

⁴⁰ Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. Přepřacované a doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, s. 492.

náhlou zdravotní indispozici lze tuto poměrně snadno indikovat i následně provedenou soudní pitvou.

V souvislosti s příčinami vzniku silničních dopravních nehod je potřeba poznamenat, že psychologie vzniku silniční dopravní nehody či následné reakce jsou ve velkém počtu případů doprovázeny stresovými projevy.⁴¹ Nastalá stresová zátěž pak v některých případech může vést ke zkratkovitému jednání, jehož primárním a spontánním záměrem je utajení silniční dopravní nehody. S takovýmto jednáním pachatele po nehodě se setkáváme zejména v případě dopravních nehod se závažnými následky nebo v případech silničních dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Obavy před hrozbou trestní represe či dalšími negativními důsledky s tím spojenými, pak mohou ve světle poznatků z praxe vést k tomu, že viník z místa dopravní nehody ujede, v případě nepojízdnosti vozidla uteče či provede změny na místě silniční dopravní nehody. Byť je takto nastalé jednání řidiče ovlivněno v různé míře psychickým rozrušením, jde o jednání úmyslné, kterým tak dotyčný subjekt reaguje na své předchozí jednání, které má veskrze nedbalostní charakter.⁴²

Uvedený výčet způsobů utajení silniční dopravní nehody má taxativní charakter a nevyčerpává se tedy na všechny možné způsoby utajení, což je otázka praxe, která je v tomto směru velice různorodá a přináší neustále nové a nové poznatky. Zároveň nelze říci, který z výše demonstrovaných způsobů utajení je nejzávažnější ve vztahu k náležitému zjištění skutkových okolností, jelikož jakékoli jednání pachatele, kterým se snaží zbavit se odpovědnosti za jím zaviněné jednání, je jevem závažným a vysoce patologickým.

V praxi bývá nejčastější ujetí či útěk z místa silniční dopravní nehody nebo havárie⁴³. Ať už jsou okolnosti případu a následného útěku jakkoli různé, mají jedno společné a to postoj pachatele, který odmítá nést odpovědnost za své protiprávní

⁴¹ Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006. Praha: Linde, 2006, s. 57-59.

⁴² Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. Přepřacované a doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, s. 492.

⁴³ Havárie je druhem dopravní nehody, kdy na dopravní nehodě má účast pouze jedno silniční vozidlo. V praxi jde např. o náraz vozidla do stromu či převrácení vozidla.
Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., 2000, s. 112.

chování bez ohledu na to, zda v rovině správního trestání či trestněprávní represe. Je samozřejmě rozdílné, zda pachatel opustí místo dopravní nehody, kde jsou těžce zraněné osoby či opustí vozidlo, se kterým havaroval, vědom si toho, že před jízdou požil alkohol. Z výše uvedeného praktického srovnání je zřejmé, že útekové jednání v prvním případě naplňuje znaky trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku, když ve druhém případě trestně právní odpovědnost za útekové jednání založena není. Je potřeba si však uvědomit, že opilý řidič, který z místa nehody utekl, jsa nepostižen v návaznosti na své jednání žádnou správní či jinou represí, může pak před další jízdou opět požít alkohol, kdy následky případné další dopravní nehody mohou být mnohem závažnější. Poněkud odlišný a méně častější je případ řidiče, který jakožto viník silniční dopravní nehody provádí do příjezdu složek integrovaného záchranného systému, zejména pak Policie ČR, na místě silniční dopravní nehody změny, dalo by se říci ve svůj prospěch. Těmito se pak snaží zastírat stopy, které by mohly vést k jeho usvědčení. O tomto vypovídá případ z praxe, kdy řidič nákladního vozidla po dopravní nehodě, kterou zapříčinil, otíral odrazová světla přívěsu, do nějž narazilo jiné vozidlo, protože tento byl v důsledku jejich znečištění pro ostatní účastníky špatně viditelný, k čemuž přispělo i to, že se tak stalo v noci. Nicméně v tomto počínání řidiče je patrná určitá míra sofistikovanosti ze strany pachatele, kdy tento nejedná bezprostředně zkratkovitě, nýbrž do určité míry a hloubky analyzuje situaci, další vývoj událostí a na základě toho jedná.

V souvislosti se zastíráním stop nutno poukázat i na činnost složek integrovaného záchranného systému, kdy sporadicky dochází k tomu, že do příjezdu policejních složek dojde k neúmyslnému zničení či poškození stop. Jedná se však o ojedinělou problematiku spočívající v tom, že zasahující složky ve snaze umožnit obnovení provozu na pozemní komunikaci např. smetou z povrchu vozovky v protisměrném jízdním koridoru střepy skla či jiné stopy, čímž je pak ztížena práce vyšetřujících policistů a do jisté míry toto může vést ke zkreslení skutkového stavu věci. Příslušníci zasahujících složek integrovaného záchranného systému jsou pro tyto účely poučeni o náležitém postupu a chování při zásahu u silniční dopravní nehody, tak aby prováděným zásahem co nejméně poškodily stopy na místě činu. K mnohem vážnější a také častější ztrátě či poškození stop dochází ze strany ostatních účastníků silničního provozu, resp. kolem projíždějících řidičů, kteří mnohdy nereagují na dopravní situaci a do omezení

provozu ze strany Policie ČR místem nehody často v bezprostřední blízkosti projíždějí a dochází tak ke ztrátám či poškození stop zejména blokovacích.

2. Porušení důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě

Problematiku porušení důležité povinnosti, jakožto skutečnosti zakládající trestní odpovědnost u určitých trestných činů v silniční dopravě považuji v tomto směru za klíčovou a proto jí bude v následující kapitole věnována dostatečná pozornost. Kvalifikační znak porušení důležité povinnosti je obsažen ve skutkových podstatách následujících trestných činů: usmrcení z nedbalosti podle § 143 tr. zákoníku, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 tr. zákoníku, ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 tr. zákoníku a obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku. Z hlediska kategorizace těchto jednání, mají společné, že se jedná o přečiny⁴⁴. Tato jednání, zejména ta, jež spadají do množiny trestných činů proti životu a zdraví, mají zároveň společné to, že v porovnání s ostatními trestnými činy v silniční dopravě patří mezi nejzávažnější a to z hlediska následků v podobě usmrcení či zranění osob. Ačkoli jsou mnohdy fatální následky silničních dopravních nehod vnímány veřejností veskrze jako důsledky souhry nešťastných náhod, je potřeba mít stále na zřeteli závažnost způsobeného následku, který je např. v případě usmrcení stejný jako u trestného činu vraždy, byť z hlediska subjektivní stránky jde u trestného činu vraždy o úmyslné jednání a v případě např. usmrcení z nedbalosti, jak už ze samotného označení tohoto přečinu vyplývá, o kulpózní jednání. Zároveň je potřeba brát v potaz i tu skutečnost, že jak již bylo v předchozí kapitole naznačeno, pachatelé trestných činů v dopravě jsou vesměs bezúhonní občané bez trestní minulosti, kdy právě vysoká frekvence a intenzita dopravy zvyšuje nebezpečí, že někdo spáchá trestný čin v dopravě spíše, než že by se dopustil jiné trestné činnosti.⁴⁵

⁴⁴ Trestní zákoník (zák. č. 40/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů) je založen na koncepci bipartice soudně trestných jednání, kdy v souvislosti s tímto se trestné činy kategorizují na přečiny a na zločiny. Pozitivní definici přečinů nalezneme v ustanovení § 14 odst. 2 tr. zákoníku, podle kterého se za přečiny považují všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákoník stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. V § 14 odst. 3 tr. zákoníku pak nalezneme negativní vymezení zločinů, což jsou všechny trestné činy, které nejsou přečiny.

Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 125.

⁴⁵ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 5, 16-17.

Jak již bylo uvedeno, porušení důležité povinnosti představuje naplnění kvalifikované skutkové podstaty výše uvedených trestných činů v silniční dopravě. Obecně kvalifikovaná skutková podstata je tvořena základní skutkovou podstatou a dále nějakým dalším kvalifikačním znakem, který zvyšuje závažnost takto popsaneho jednání. Tento kvalifikační znak však nemůže nikterak podstatně modifikovat základní skutkovou podstatu, nýbrž ji pouze v určitém smyslu pozměnit a z hlediska závažnosti jednání zostřit.⁴⁶ V tomto směru bude další kvalifikační znak představovat ono porušení důležité povinnosti, přičemž toto není možné chápat jako jakékoli porušení povinnosti, byť by se týkalo ochrany života a zdraví, ale je potřeba aby šlo o povinnost důležitou.⁴⁷ Tato selekce, resp. konstatování zda jednáním pachatele byla porušena povinnost důležitá či nikoli je pak otázkou právní kvalifikace a následného trestního postihu. Ačkoli je problematika silničních dopravních nehod, resp. otázky týkající se vyšetřování tohoto druhu trestné činnosti, v očích jak odborné tak i širší veřejnosti považována veskrze za banální, není možné s tímto souhlasit, jelikož právě ono stanovení, zda se jedná o porušení důležité povinnosti či nikoli je doslova *conditio sine qua non* dalšího postupu v trestním řízení a bývá často velmi náročné. Mnohdy je navíc potřeba řešit i situace, kdy dojde ke střetu porušení dvou důležitých povinností, přičemž v této souvislosti je potřeba pro další postup v trestním řízení vyhodnotit, jaké porušení důležité povinnosti je výraznější. V tomto ohledu je pak na orgány činné v trestním řízení kladen velký požadavek jak na jejich odbornost tak i zkušenost. V této souvislosti je nutno pak vyzdvihnout práci policie a dozorujícího státního zástupce, jejichž prostřednictvím se realizuje řádné a náležité zjištění skutkového stavu, jakožto podkladu pro další postup a rozhodování. Náležitá skutková zjištění jsou pak rozhodující pro kriminalizaci daného jednání v rámci přípravného řízení. Záměrně jsem ve výčtu orgánů činných v trestním řízení neuvedl soud, a to pouze v tom ohledu, že ingerence soudu, resp. soudce je ve fázi přípravného řízení, konkrétně pokud jde o silniční dopravní nehody minimální. Výjimku představují neodkladné a neopakovatelné úkony ve smyslu § 158a tr. řádu. Špatně zadokumentované důkazy či jejich nedostatečné zajištění pak má negativní vliv na další trestní řízení, přičemž vezmeme-li v potaz, že většina silničních dopravních nehod a nemusí se přitom jednat o silniční dopravní nehody se závažným

⁴⁶ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 146 - 147.

⁴⁷ Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 1341.

následkem, se neobejde bez znaleckého zkoumání, jehož podkladem jsou právě zajištěné důkazy, může toto představovat fatální následek v dalším trestním řízení a tyto skutečnosti pak nahrávají obhajobě. Vzato v souhrnu, právě dostatečná a náležitá skutková zjištění představují důležitý předpoklad pro další postup ve věci. Jak již bylo výše uvedeno, v souvislosti s náležitou právní kvalifikací je v případě silničních dopravních nehod velmi často zapotřebí znaleckého zkoumání, ze kterého se pak vychází v rámci posouzení, zda se jednalo o porušení důležité povinnosti či nikoli. Nutno však poznamenat, že znalci nepřísluší posuzování právních otázek a tudíž nelze znalci položit otázku, zda pachatel porušil důležitou povinnost či nikoli, neboť se jedná o kvalifikační znak, resp. okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby v rámci právního posouzení.

Za porušení důležité povinnosti tedy není možné považovat jakékoli porušení předpisů mající vztah k bezpečnosti života a zdraví, nýbrž jen takových, jejichž porušení podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnost usmrcení či ublížení na zdraví, tedy jejichž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidské zdraví.⁴⁸ Aby bylo možné konstatovat, že se jedná o porušení důležité povinnosti, je zapotřebí zjistit, zda mezi porušením důležité povinnosti a následkem existuje příčinná souvislost. Tuto skutečnost je pak zapotřebí posoudit jednak ve vztahu k danému ustanovení a jednak ve vztahu ke konkrétní dopravní situaci, ve které byl trestný čin v silniční dopravě spáchán. Jestliže nastala situace, kdy se na vzniku následku v podobě usmrcení či ublížení na zdraví podílelo více příčin, je nutné hodnotit každou právně relevantní příčinu zvlášť a stanovit její významnost pro způsobení následku, který nastal v důsledku jednání pachatele.⁴⁹ Jako příklad může posloužit dopravní nehoda, při které došlo k usmrcení poškozeného, který byl natolik opilý, že usnul na pozemní komunikaci. Přestože neměl ležící poškozený na pozemní komunikaci co dělat, řidič motorového vozidla mohl s ohledem na to, že projížděl obcí, kde lze pohyb osob očekávat, podobnou situaci předvídat. K přejetí poškozeného došlo současně na rovném a přehledném úseku, kde byl poškozený navíc pro dotyčného řidiče z dostatečné vzdálenosti potřebné k zastavení dobře viditelný. Jednání řidiče, který se plně nevěnoval

⁴⁸ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 177, 186.

⁴⁹ Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 1341.

řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, je tak pro účely právní kvalifikace potřeba posuzovat jako porušení důležité povinnosti ve vztahu ke způsobenému následku.

V jednotlivých kvalifikovaných skutkových podstatách se hovoří o porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, postavení nebo funkce pachatele nebo, která je mu uložena podle zákona. V této souvislosti je při posuzování jednání pachatele potřeba vycházet z pravidel provozu na pozemních komunikacích, jejichž úprava je obsažena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, v zákoně č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a ve vyhlášce č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Prostřednictvím těchto právních předpisů, resp. v nich upravených pravidlech provozu na pozemních komunikacích, jsou pak stanoveny meze chování řidičů jakožto účastníků provozu na pozemních komunikacích, jimiž jsou *verbis expressis* kritéria povinné opatrnosti.⁵⁰ K tomuto objektivnímu kritériu nedbalosti pak kumulativně přistupuje subjektivní porušení povinné míry opatrnosti, které je určováno mírou opatrnosti, kterou je schopen vynaložit pachatel v konkrétním případě. Ukazateli tohoto individuálního hlediska jsou psychické a fyzické vlastnosti pachatele včetně jeho intelektuálních schopností a okamžitého stavu.⁵¹

Trestní zákoník ani jeho předchůdce (zák. č. 140/1961 Sb., *trestní zákon*) nevymezoval pojem porušení důležité povinnosti. Neexistuje tedy taxativní výčet případů jednotlivých porušení důležité povinnosti vyplývajících ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona, neboť tyto jsou ve značné míře odvozovány a vykládány ve světle soudní judikatury, přičemž existují samozřejmě případy, které nebyly dosud v rámci judikturní činnosti označeny jako případy porušení důležité povinnosti, v praxi však takto kvalifikovány byly. Jak již bylo řečeno, jde o otevřenou otázku, která je plně vytvářena a neustále doplňována praxí. Vývoj a

⁵⁰ Jelínek, J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 485.

⁵¹ Jelínek, J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 225.

nové případy porušení důležité povinnosti pak plně souvisí s rozvojem silniční dopravy. Nelze však za porušení důležité povinnosti považovat mechanické porušení jakéhokoli předpisu, nýbrž jen porušení takové povinnosti, které má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví a porušením takové povinnosti může dojít k takovému následku.⁵² Porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě spojuje skutečnost, že zde dochází k porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, byť toto není bezvýjimečné a byly judikovány i případy porušení důležité povinnosti ve vztahu k jiným právním předpisům. Následující výčet jednotlivých porušení důležité povinnosti není komplexní právě s ohledem na charakter těchto okolností podmiňující použití vyšší trestní sazby, kdy skutečnost, zda se jedná o porušení důležité povinnosti je vždy zapotřebí posuzovat konkrétně se znalostí skutkového stavu věci ve vztahu k příslušnému ustanovení trestního zákoníku. (srov. NS ČSSR – Tpjf 20/75 č. 38/1975 Sb. rozh. tr.)

Z praktického pohledu je potřeba zdůraznit, že v případě, kdy k jednání obviněného přistupuje kvalifikační znak v podobě porušení důležité povinnosti, je zapotřebí toto reflektovat i ve skutkové větě obžaloby, návrhu na potrestání a posléze v rozsudku či trestním příkazu. Tato skutečnost vychází z toho, že obsahuje-li právní věta zákonné znaky trestného činu dle příslušného ustanovení je zapotřebí, aby právní věta korespondovala se skutečnostmi obsaženými ve skutkové větě, resp. tato odrážela právní kvalifikaci reprezentovanou zákonnými znaky konkrétního trestného činu. Součástí skutkové věty pak musí být kromě náležitého popisu skutku, taktéž přesné označení ustanovení konkrétního zákona, v tomto případě zejména zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, které obviněný svým jednáním porušil. Absence takovéto skutkové okolnosti tvořící zákonný znak skutkové podstaty trestného činu, by způsobila nesprávné právní posouzení skutku. Požadavek na náležitý popis skutku zahrnující všechny skutkové okolnosti nelze mylně vykládat v tom smyslu, že skutková věta musí obsahovat zákonné znaky konkrétního trestného činu. Taková konstrukce skutkové věty by byla nepřípustná, neboť toto je náležitostí právní věty.

⁵² Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 8.

2.1. Jednotlivé případy porušení důležité povinnosti v silniční dopravě

2.1.1. Řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholického nápoje

V souvislosti s ovlivněním řidiče či účastníka provozu na pozemních komunikacích jsou vedeny obšírné debaty týkající se samotného zjišťování hladiny alkoholu popřípadě jiných návykových látek u řidičů vozidel. Této problematice pak bude věnován prostor v kapitole týkající se dokazování, přičemž v této části se oprostíme od problematiky jednotlivých metod analýzy přítomnosti návykových látek a zaměříme se na záležitosti týkající se ovlivnění alkoholem, jakožto porušení důležité povinnosti pro účely následné právní kvalifikace z hlediska trestně právní odpovědnosti.

Z ustanovení § 5 odst. 2 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., se konstatuje, že řidiči se zakazuje požit alkoholický nápoj během jízdy nebo před jízdou, pokud by při započetí řízení mohl být ještě ovlivněn alkoholickým nápojem. Z uvedeného tedy jednoznačně vyplývá, že do okamžiku než je z organismu vyloučen veškerý požitý alkohol nebo návyková látka, nesmí řidič řídit vozidlo, přičemž dobu potřebnou pro vyloučení alkoholu z organismu není možné jednoznačně určit, protože na délku vylučování alkoholu působí celá řada faktorů jako např. pohlaví, fyzická aktivita, psychický stav, schopnost organismu vylučovat alkohol, četnost požívání alkoholu, množství požitého alkoholu a další. Jisté nebezpečí mohou v této souvislosti představovat různé tabulky umístěné ve vybraných periodikách či dostupné na internetu, které znázorňují rychlost vstřebávání alkoholu v závislosti na druhu a množství požitého alkoholu. V závislosti na výše uvedených faktorech je nutno k těmto poznatkům přistupovat s opatrností a nelze z toho vyvozovat žádné objektivní závěry, neboť jde o pouze o teoretické analýzy a propočty, které nereflektují individuální faktory jednotlivců.⁵³

Legální definice obsažená v § 130 tr. zákoníku, kde se podává demonstrativní výčet návykových látek, vyjmenovává na prvním místě alkohol jakožto návykovou látku, ovšem bližší definici již nepřináší. Tu nabízí zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými

⁵³ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 49.

návykovými látkami ve znění pozdějších předpisů, in concreto v § 2 písm. g) citovaného zákona se alkoholickým nápojem rozumí lihovina, víno a pivo, přičemž alkoholickým nápojem se rozumí též nápoj, který není uveden ve větě první, pokud obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Předchozí právní úprava, resp. zákon č. 37/1989 Sb., o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, který pozbyl účinnosti k datu 1. 1. 2006, tedy v okamžiku, kdy nabyl účinnosti zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení § 1 odst. 2 za alkoholické nápoje označil lihoviny, destiláty, víno, pivo a jiné nápoje, které obsahují více než 0,75 objemového procenta alkoholu. Ve vztahu k nové úpravě tedy došlo ke zpřísnění vymezení pojmu alkohol o 0,25 objemového procenta, což je s ohledem na požívání alkoholu nejen v souvislosti s trestnou činností v dopravě krok správným směrem. Pro srovnání v rámci zemí Evropské unie se Česká republika řadí na třetí místo mezi největší konzumenty alkoholických nápojů. Každoročně zemře v zemích Evropské unie na silnicích 67 tisíc osob a alkohol jakožto jedna z příčin dopravních nehod se smrtelným následkem sehrává stále velkou roli. Pokud jde o situaci v České republice, tak za první pololetí roku 2011 zavinili řidiči v důsledku ovlivnění alkoholem celkem 2048 dopravních nehod (tj. 7,5% z celkového počtu), při kterých zahynulo 29 lidí (tj. 9,1% z celkového počtu). Nejvíce lidí, konkrétně 17, přišlo o život při dopravních nehodách, kde ovlivnění alkoholem přesáhlo 1,51 %.⁵⁴

Počínaje 1.8.2011 nabyla účinnosti novela zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterou byl zrušen tříbodový postih řidičů s naměřenou hladinou alkoholu do 0,24 ‰, přičemž toto jednání je nadále možné sankcionovat pokutou. Důvodem této tolerance byla skutečnost, že hodnota 0,24 ‰ zohledňuje toleranci měřících přístrojů včetně hladiny alkoholu, který se může v lidském těle nacházet, aniž by došlo k jeho požití.⁵⁵ V této souvislosti se domnívám, že další tolerance již není na místě, zejména s ohledem na morálku českých řidičů a situaci v provozu na našich pozemních komunikacích. Opačného názoru jsou pochopitelně zastánci ještě větší tolerance ovlivnění alkoholem, kteří argumentují situací v okolních zemích, zejména pak

⁵⁴ Statistický přehled nehodovosti. Policie ČR. [citováno dne 25.7.2011]

Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-942688.aspx>

⁵⁵ [citováno dne 4.8.2011] Dostupný z: <http://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/196469.aspx>

v Německé spolkové republice a Rakouské republice.⁵⁶ Pokud jde o situaci ve Spolkové republice Německo, tak ze zprávy Ministerstva vnitra ČR, odboru azylové a migrační politiky vypracované dne 4.5.2010, týkající se srovnání národních dopravně – bezpečnostních pravidel se konstatuje, že tolerovaná hranice ovlivnění alkoholu u řidičů je do 0,5 promile alkoholu v krvi, přičemž tato tolerance se nevztahuje na řidiče mladší 21 let a na starší řidiče, kteří disponují řidičským průkazem na dobu kratší čtyř let, kdy u těchto dvou vyjmenovaných případů neexistuje žádná tolerance. Stejná zpráva pak hodnotí i situaci v Rakouské republice, kde jsou stanoveny s ohledem na okruh řidičů dvě hranice tolerance. V prvním případě je tolerováno ovlivnění alkoholem do 0,1 promile alkoholu, což se týká držitelů řidičského průkazu na malý motocykl až do 20 let věku, řidičů autobusů a nákladních vozidel nad 7,5 tuny a držitelů řidičského průkazu na zkoušku. V ostatních případech je povolena hranice 0,5 promile alkoholu.⁵⁷ U obou sousedních zemí se setkáváme s výjimkami, které se týkají mladších řidičů, či řidičů začátečníků. Tento shodný fakt, byť má v obou zemích drobné rozdílnosti má své opodstatnění, neboť například ve Spolkové republice Německo jsou za každou třetí nehodu způsobenou pod vlivem alkoholu odpovědní řidiči ve věku 18 až 24 let.⁵⁸

Přestože jedním z argumentů, jak již bylo uvedeno, je i situace v okolních zemích, je potřeba toto vnímat ve vztahu ke konkrétním podmínkám a tedy nikoli paušálně, jelikož se domnívám, že kultura provozu na pozemních komunikacích je v každém státě odlišná, byť ve vztahu k Německu a Rakousku máme dosti společného, zejména z historického pohledu. Přesto se domnívám, že stav morálky a s tím související respekt občanů k dodržování právních norem je v našich zeměpisných šířkách trochu odlišný a nelze jej absolutně připodobňovat k situaci v Německu a Rakousku, kdy tímto současně nechci tvrdit a ani netvrdím, že bychom byli národem, kde právo a morálka nic neznamení. Dlužno však dodat, že právě čeští řidiči jsou poměrně liknaví

⁵⁶[citováno dne 25.7.2011] Dostupný z:

http://uamk.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=298:promile&catid=3:newsflash&Itemid=50

⁵⁷ Ministerstvo vnitra ČR, Srovnání národních dopravně – bezpečnostních pravidel. [citováno dne 2.6.2011] Dostupný z: <http://www.mvcr.cz/clanek/srovnani-narodnich-dopravne-bezpecnostnich-pravidel-76111.aspx>

⁵⁸ Tento poznatek se opírá o vyjádření zmocněnkyně německé vlády pro drogové záležitosti Sabine Bätzingové.

[citováno dne 2.6.2011] Dostupný z:

http://uamk.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=298:promile&catid=3:newsflash&Itemid=50

k dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a to zejména i ve vztahu k alkoholu. Poukazuji na to ve vztahu k negativnímu trendu současné doby, kdy z vlastní praxe pozoruji, že alkohol u řidičů a to i řidičů nákladních vozidel či řidičů hromadných dopravních prostředků, kde je tento patologický jev ještě závažnější, se těší v negativním slova smyslu stále velké obliby. Navíc neustále je evidováno značné množství případů, kdy řidič řídil motorové vozidlo při ovlivnění alkoholem, které přesáhlo hranici hodnoty dvou či dokonce tří promile, což považuji za doslova vrchol bezohlednosti ve vztahu k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích potažmo společnosti. Netřeba tedy zdůrazňovat extrémní rizikovost a nebezpečnost takto opilých řidičů v provozu na pozemních komunikacích. Situaci zároveň neusnadňuje ani v současné době stále hojně diskutovaná otázka validity a důkazní síly výsledků zjištěných prostřednictvím orientačních analyzátorů alkoholu v dechu, které pro tyto potřeby používá Policie České republiky, přičemž nejčastěji jde o přístroje zn. Dräger Alkotest. V závěru lze dodat pouze toliko, že v této problematice je zapotřebí ubírat se směrem ke zpřísnování postihů na poli trestní represe, neboť jsem toho názoru, že porušení důležité povinnosti spočívající v ovlivnění řidiče alkoholem či jinou návykovou látkou je porovnání s ostatními případy porušení důležité povinnosti z mého pohledu nejzávažnější.

2.1.2. Řízení motorového vozidla pod vlivem jiné návykové látky

Ačkoli se v ustanovení § 5 odst. 2 písm. a), písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů hovoří o zákazu požití alkoholu nebo užití návykové látky, z hlediska důležitosti a významnosti tohoto ustanovení jsem předmětné ustanovení rozdělil a nejprve jsem se v předchozí podkapitole zabýval problematikou požití alkoholu a otázky související s užitím návykové látky jsem vyčlenil samostatně do této podkapitoly. Zákaz užití návykovou látkou, či řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po užití návykové látky nebo v takové době po užití návykové látky, kdy by řidič mohl být ještě pod jejím vlivem, upravuje stejně jako v předešlém případě § 5 odst. 2 písm. a), písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Z dikce tohoto ustanovení vyplývá, že řidiči se zakazuje požití alkoholu, což bylo řešeno v předchozí podkapitole nebo užití návykové látky. V této souvislosti je potřeba

stejně jako v předešlém případě zmínit ustanovení § 130 tr. zákoníku, které podává legální definici pojmu návykové látky, kterou se tímto rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky, které jsou způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Na rozdíl od ustanovení § 5 odst. 2 písm. a), písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., je zde alkohol subsumován pod pojem návyková látka. Z logiky věci tedy vyplývá, že řidiči se zakazuje užít jinou návykovou látku nežli je právě alkohol. Skutečnost, že zákon v § 5 odst. 2 písm. a), písm. b) citovaného zákona nepoužívá pojem návykové látky, ale z tohoto samostatně vyděluje alkohol a hovoří tak jednak o alkoholu a jednak o návykové látce, je dána nejednotností v používání pojmu návykové látky, kdy absentuje jednoznačně vymezený právní pojem, který by prostupoval všemi právní úpravami a v jednotlivých odvětvích nebyl chápán odlišně.⁵⁹ Návykovými látkami se zde pro účely zákona o provozu na pozemních komunikacích rozumí omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.⁶⁰

Samotný pojem návyková látka, tak jak je vymezen v ustanovení § 130 tr. zákoníku nepředstavuje šťastné řešení, neboť jde o pojem neurčitý a současně samotné vyvolání návyku není znakem těchto látek, kdy mnohé nelze za návykové vůbec požadovat. K jejich klasifikaci jako látek návykových postačí, jsou-li způsobilé ovlivnit psychiku člověka, jeho ovládací a rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.⁶¹ Poněkud odlišně jsou pak návykové látky, vymezeny v zákoně č. 167/1998 Sb., o návykových látkách ve znění pozdějších předpisů, kdy pro účely tohoto zákona se návykovými látkami rozumí toliko omamné a psychotropní látky, které jsou vyjmenovány v příloze 1 až 3 tohoto zákona. V souvislosti s nejednotností pojmu návyková látka, nutno zmínit ještě pojem psychoaktivní látka, o kterém se zmiňuje zákon o provozu na pozemních komunikacích (zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů) v ustanovení § 84 odst. 3 v souvislosti se zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel, kdy tato je vyloučena v případě poruch chování způsobených závislostí na alkoholu nebo jiných

⁵⁹ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 681-682.

⁶⁰ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 9.

⁶¹ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 163, 186.

psychoaktivních látkách.⁶² Přestože zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami ve znění pozdějších předpisů podává v § 2 písm. g) vymezení pojmu alkohol o tzv. psychoaktivních látkách se nezmiňuje. Těmito se pro účely praxe rozumí látky, které aktivizují duševní činnost člověka, avšak vedou k lékové závislosti.⁶³

Obdobně jako je tomu při ovlivnění alkoholem, stejně tak při ovlivnění návykovou látkou je zapotřebí k tomu, aby řidič mohl řídit, aby byly z organismu vyloučeny veškeré návykové látky. V této souvislosti ovšem nutno brát na zřetel to, že otázka doby vyloučení jiné návykové látky z organismu, je v porovnání s alkoholem podstatně složitější, když okamžik jejího vyloučení nelze určit a to ani s určitou mírou pravděpodobnosti.⁶⁴

Pokud jde o analytické srovnání, tak ovlivnění alkoholem co do frekvence bohužel ustupuje do pozadí a do popředí se jednoznačně dostává ovlivnění jinou návykovou látkou. Dle sdělení Dopravního inspektorátu Policie ČR v Litoměřicích z deseti ovlivněných řidičů je osm pod vlivem jiných návykových látek, zejména marihuany či amfetaminu a zbylí dva vykazují ovlivnění alkoholem. Sám za sebe mohu říci, že mě toto zjištění velice šokovalo, neboť tento vzájemný poměr ovlivnění alkoholem a jinou návykovou látkou jsem nečekal. Situaci v dnešní době samozřejmě silně podněcuje a podporuje dostupnost návykových látek, kdy zejména v případě marihuany a amfetaminu se tato blíží dostupnosti alkoholu. Pokud jde navíc o marihuanu, tak její užívání v současné době, zejména v podobě aktivního kouření, je velice rozšířené a populární zejména u dospívající mládeže a lidí mladšího věku, kterým ani nepřijde užívání této návykové látky jako něco špatného či vymykající se pravidlům a s tímto k tomu i přistupují. Otázky spojené s drogovou kriminalitou však spadají do jiného tématu, kdy by bezesporu tato problematika vydala sama o sobě na obsáhlé pojednání, což však není předmětem této práce. Závěrem nutno poznamenat, že z hlediska míry

⁶² Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 20.

⁶³ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 230.

⁶⁴ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 9.

závažnosti je ovlivnění osoby řidiče jinou návykovou srovnatelné s ovlivněním alkoholem.

2.1.3. Řízení motorového vozidla, jestliže je schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku zdravotního stavu řidiče

Tato povinnost je upravena v § 5 odst. 2 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, kdy se řidiči zakazuje řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti snížena onemocněním chorobou nebo v důsledku úrazu, jako např. zlomením ruky či nohy. Pokud by však byl nepříznivý zdravotní stav řidiče trvalého rázu, např. pokud by mu byla amputována končetina, tak může řídit na základě lékařského potvrzení po provedení příslušné úpravy vozidla.⁶⁵ Z dikce citovaného ustanovení je možné chápat porušení této povinnosti spočívající v řízení osobou zdravotně nezpůsobilou buďto v jejím užším nebo širším pojetí. De sensu stricto se bude jednat o případy, kdy pachatel řídí motorové vozidlo v okamžiku, kdy je jeho zdravotní stav nepříznivý, tj. zejména v důsledku onemocnění různé intenzity. Ve druhém případě, resp. de sensu largo je možno porušení této povinnosti vztahovat problematice zdravotní způsobilosti řidiče. Takovéto rozdílné pojetí pak samozřejmě představuje prostor pro diskusi mezi zastánci toho či onoho pojetí.⁶⁶

Sám jsem zastáncem tohoto širšího pojetí a to přesto, že zákon hovoří o zdravotním stavu a nikoli o zdravotní způsobilosti, kdy otázky s ní spojené jsou reglementovány v následujících ustanoveních zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, in concreto v ustanoveních § 84 až § 86. V § 84 odst. 1 citovaného zákona je pak vymezena zdravotní způsobilost, kterou se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel. Obsah tohoto pojmu pak musí adekvátním způsobem odpovídat i pojmu zdravotní stav, neboť v důsledku úrazu či choroby lze očekávat omezení zejména tělesných, ale mnohdy i duševních schopností k řízení motorových vozidel. Dalo by se tedy říci, že rozdíl mezi zdravotním stavem a

⁶⁵ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 49-50.

⁶⁶ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 9.

zdravotní způsobilostí tak bude spočívat zejména v trvání zdravotních komplikací, kdy v případě zdravotního stavu půjde spíše o záležitosti krátkodobějšího charakteru, což však nemusí platit absolutně, jako např. v případě amputace dolní končetiny či dalších tělesných indispozicí mající charakter trvalého omezení. Zdravotní způsobilost je zároveň obecným předpokladem pro získání řidičského oprávnění či pro možnost dál řídit motorové vozidlo v případě držitelů řidičského oprávnění, kdy tato je deklarována posudkem o zdravotní způsobilosti. Závěrem lze tedy uzavřít, že ať již bude tato problematika posuzována komplexněji či naopak úžeji, rozhodující skutečností bude posoudit, zda zdravotní stav řidiče či potažmo jeho zdravotní způsobilost měla vliv na vznik dopravní nehody a v jakém rozsahu, přičemž rozhodujícím ukazatelem zde bude vždy otázka zdravotního stavu řidiče.

Zákonná úprava otázek týkajících se zdravotní způsobilosti řidičů motorových vozidel obsažená v paragrafovém znění zákona o provozu na pozemních komunikacích je dále upravena vyhláškou č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze připoutat bezpečnostním pásem ve znění pozdějších předpisů, jejíž zmocnění je obsaženo v ustanovení § 137 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích.⁶⁷

V ustanovení § 84 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích se konstatuje, že listinou dokladující zdravotní způsobilost řidiče je posudek o zdravotní způsobilosti, který vydává na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo jeho držitele, výsledku lékařské prohlídky a potřebných odborných vyšetřeních posuzující lékař. Posouzení zdravotní způsobilosti má dispoziční charakter, kdy toto provádí lékař pouze na základě žádosti žadatele o řidičské oprávnění nebo jeho držitele. Jestliže je lékařským vyšetřením indikována skutečnost, která by vylučovala způsobilost řídit motorové vozidlo nebo by byla tato způsobilost nějakým způsobem podmíněna, oznámí toto lékař, jenž provedl vyšetření neprodleně příslušnému obecnímu úřadu obce

⁶⁷ Citovaná vyhláška reglementuje podmínky, zdravotní způsobilosti, rozsah lékařské prohlídky, obsah prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo jeho držitele a dále nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel.

s rozšířenou působností.⁶⁸ Otázku pravidelných lékařských prohlídek upravuje § 87 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Citovaná úprava se týká řidičů, kteří v souvislosti s výkonem zvláštních povinností užívají výstražného světla modré barvy, držitelů specifických skupin řidičských oprávnění (např. řidiči autobusů), učitelů autoškol a v neposlední řadě řidičů, u kterých je řízení vozidla uvedeno *verbis expressis* v pracovní smlouvě jako druh práce. Tito jsou pak povinni podrobovat se pravidelným lékařským prohlídkám jednak před zahájením činnosti výše uvedené a jednak v průběhu činnosti jedenkrát za dva roky do 50 let věku a po jejím dovršení každoročně. Kromě těchto specifických skupin řidičů se váže povinnost dostavovat se k pravidelným lékařským prohlídkám v závislosti na dosažení určitého věku řidiče i na ostatní řidiče.⁶⁹

Z uvedeného lze vysledovat, že tato speciální úprava dopadá v prvním případě na přesně vymezený okruh řidičů, na které je kladen větší požadavek opatrnosti ve vztahu k ostatním držitelům řidičského oprávnění. Ve druhém případě se jedná o řidiče, kteří dosáhli určitého věku. Zde je potřeba vzít v úvahu fyziologické změny v organismu projevující se v procesu stárnutí, kdy tyto samozřejmě souvisí se způsobilostí řídit motorové vozidlo. Jde převážně o otázku smyslového vnímání a s tím související postřeh, pozornost či schopnost adekvátně reagovat ve vztahu k nastalé situaci. Ve vztahu k tomuto se nabízí určitá polemika, zda uvedené věkové hranice začínající na 60 letech věku jsou nastaveny správně, tak aby byly náležitě podchyceny možné patologické změny a projevy organismu ve vztahu ke způsobilosti řídit motorové vozidlo. Z laického nemedicínského pohledu jsem toho názoru, že ačkoli každý organizmus je jiný a fyziologické procesy resp. jejich průběh nelze zobecnit a kategoricky vázat paušálně k dosažení určitého věku, je nastavená spodní hranice pravidelných lékařských prohlídek adekvátní. Argumentace řidiče motorového vozidla, který by zavinil dopravní nehodu v důsledku své zdravotní nezpůsobilosti a který by se odvolával na to, že s ohledem na svůj věk není ještě povinen absolvovat pravidelné

⁶⁸ srov. ustanovení § 86 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

⁶⁹ Zákon o provozu na pozemních komunikacích držitelům řidičského oprávnění stanoví povinnost podrobovat se pravidelným lékařským kontrolám nejdříve šest měsíců před dovršením věku 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, přičemž po dovršení věku 68 let je řidič povinen dostavovat se k pravidelné lékařské prohlídce každé dva roky. (zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů)

lékařské prohlídky, pak neobstojí. Musí se však samozřejmě jednat o onemocnění či chorobu, se kterou byl řidič motorového vozidla srozuměn a která by měla vliv na způsobilost řídit motorové vozidlo. Porušení důležité povinnosti lze spatřovat i v jednání řidiče, který ačkoli byl seznámen s tím, že jeho zdravotní stav není dobrý a současně dosáhl věku 60 let, se kterým je současně spojena obligatorní povinnost absolvovat i povinnou lékařskou prohlídku, tohoto nikterak nedbal, ačkoli v minulosti trpěl poruchami vědomí. Takovýto liknavý přístup řidiče, který posléze zaviní dopravní nehodu lze označit za porušení důležité povinnosti, jestliže mezi tímto opomenutím a následkem dopravní nehody existoval kauzální nexus.⁷⁰

Samo subjektivní přesvědčení řidiče o schopnosti řídit vozidlo musí být opodstatněno analýzou konkrétních skutečností, které buďto zná nebo znát měl (např. že lidský organismus po nedostatečném spánku či prodělaném onemocnění je náchylnější k únavě, zejména v zátěžových situacích, které mohou spočívat např. ve vícehodinové pracovní činnosti s nutností permanentní koncentrace). Jestliže si řidič posléze počíná v rozporu s těmito zásadami a v důsledku toho ztratí kontrolu nad svým vozidlem, je možné založit jeho trestní odpovědnost ve vztahu k jím způsobené dopravní nehodě, kterou by zavinil buďto z vědomé či nevědomé nedbalosti ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a), písm. b) tr. zákoníku. Stejnou míru zavinění ke způsobeným následkům v důsledku dopravní nehody ponese řidič, který před započatím jízdy spoléhal na to, že ji může bezpečně vykonat, ačkoliv mu byly známy okolnosti, které by mohly mít negativní vliv na jeho schopnost ovládat motorové vozidlo a řidič toho nedbaje,

⁷⁰ Rozhodnutí Nejvyššího soudu SR ze dne 25.10.1985, sp. zn. 8 Tz 72/85. Z citovaného rozhodnutí plyne, že jde o rozhodnutí staršího data, tedy ještě z doby dalece předcházející účinnosti zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Pro ilustraci lze doplnit, že povinnost podrobovat se pravidelným lékařským prohlídkám pro držitele řidičských oprávnění byla upravena v § 6 odst. 4 písm. b) vyhlášky Ministerstva vnútra č. 87/1964 Zb. o vodičských preukazoch ve znění vyhlášky Federálneho ministerstva vnútra č. 3/1972 Zb. Takovéto porušení důležité povinnosti uložené podle zákona bylo kvalifikačním znakem ustanovení § 223 a § 224 tr. zákona (zák. č. 140/1961 Sb.). Z předchozího vyplývá, že předpokladem trestní odpovědnosti ve smyslu citovaných ustanovení tr. zákona bylo porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Jak je však zřejmé, povinnost podrobit se pravidelné lékařské prohlídce v okamžiku dosažení určitého věku byla uložena podzákonným právním předpisem resp. vyhláškou, nikoli tedy verbis expressis zákonem, který v hierarchii právních norem zaujímá jiné místo nežli vyhláška. V této souvislosti, byť by bylo možno toto zpochybnit, nikdy se tak nestalo a jednoznačný pohled na věc nepřinesl ani Ústavní soud. Lze si však představit ne zcela neodůvodněnou argumentaci zejména ze strany obhajoby, která by se tuto situaci snažila využít ve svůj prospěch. Jednoznačné vyřešení této situace pak přinesl zákon o provozu na pozemních komunikacích, kdy se úprava mj. povinností vztahujících se k držitelům řidičského oprávnění dočkala své zákonné podoby (zák. č. 361/2000 Sb.), blíže viz Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 7.

nepřizpůsobil tomu ani režim své jízdy, kdy nezařazoval během jízdy častěji přestávky s přiměřenou dobou odpočinku. V tomto případě je řidič vozidla odpovědný za následek způsobené dopravní nehody a to i tehdy, jestliže ke ztrátě kontroly nad vozidlem došlo v důsledku náhlé indispozice vyvolané shora uvedeným stavem. V praxi je popisován případ řidiče nastoupivšího do zaměstnání v časných ranních hodinách, kterého navíc v noci postihly bolesti břicha, což se samozřejmě svou měrou podílelo i na kvalitě spánku. Navíc řidič nastoupil do zaměstnání po pracovní neschopnosti, kdy si byl vědom, že bude absolvovat značnou pracovní zátěž v podobě náročných dálkových jízd. V průběhu trestního řízení pak dotýčný řidič, již v postavení obviněného, vypověděl, že ho již v minulosti dvakrát postihla náhlá krátkodobá porucha bdělosti nebo vědomí, tzv. mikrosnánek, kdy shodou šťastných okolností nedošlo ke způsobení dopravní nehody. Vědom si řidič všech těchto na jízdu majících vliv negativních okolností, přesto všechno jízdu v rámci zaměstnání započal s tím, že zhruba kolem poledne absolvoval jednu krátkou přestávku za účelem občerstvení. Následně nato způsobil dopravní nehodu. Závěrem lze tedy konstatovat, že zdravotní nezpůsobilost řidiče, v důsledku které dojde k dopravní nehodě je zapotřebí posuzovat se zohledněním všech faktorů, které by měly vliv na schopnost ovládat vozidlo. Nelze tehdy přihlížet pouze k těm skutečnostem, které bezprostředně dopravní nehodě předcházely, ale je zapotřebí zdravotní způsobilost vnímat v širším časovém horizontu a souvislostech.⁷¹ Uvedenou subjektivní stránku navíc podtrhuje fakt, že řidič měl již v minulosti opakovaně potíže s tzv. mikrosnánek. To že dříve nedošlo ke kolizi nelze přičítat na jeho obhajobu, ale jde o důsledek šťastné náhody. Ve světle tr. zákoníku, který oproti předešlé právní úpravě přináší v paragrafové úpravě institut hrubé nedbalosti⁷², kterou lze chápat jako jakési vyostření nedbalostní formy zavinění, mám za to, že s ohledem na výše popsané skutečnosti, kdy kolizi indikovalo u obviněného několik faktorů, přičemž některé v dostatečném časovém předstihu, se subjektivní stránka jeho jednání podstatně přibližuje hrubé nedbalosti, neboť jak z uvedeného vyplývá, řidič neakceptoval snížení schopnosti k řízení vozidla i s ohledem na předchozí zkušenosti a negativní projevy se tomuto nesnažil předejít ani zařazováním častějších přestávek během jízdy.

⁷¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 29.6.2000, sp. zn. 3 Tz 139/2000.

⁷² Hrubá nedbalost je vymezena v § 16 odst. 2 tr. zákoníku, přičemž se jí rozumí vyšší stupeň intenzity nedbalosti a to vědomé i nevědomé, kdy s ohledem na přístup pachatele k požadavkům náležité opatrnosti, který svědčí o zcela zjevné bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem. Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 228.

Předchozí výklad byl zaměřen na posuzování zdravotní způsobilosti řidičů, popř. žadatelů o řidičské oprávnění ve vztahu k možným následkům způsobených právě nepříznivým zdravotním stavem. Nabízí se však otázka, kdy řidič či žadatel o řidičské oprávnění, řádně plní svou povinnost vymezenou v zákoně o silničním provozu a výše citovanou prováděcí vyhláškou a přesto dojde v důsledku existence choroby, mající nepříznivý vliv na zdravotní stav řidiče, k dopravní nehodě. Takovýto řidič, který se řádně a pravidelně dostavuje předepsaným způsobem k lékařským prohlídkám, jejichž výsledek ho nikterak neomezuje v řízení motorových vozidel, kdy zároveň sám na sobě nepozoruje žádné negativní projevy ve vztahu ke zdravotní způsobilosti řízení vozidel, pak nemůže být za případnou dopravní nehodu odpovědný. V této souvislosti by pak bylo na místě zkoumat, zda případnou chorobu či onemocnění nemohl indikovat posuzující lékař v rámci lékařské prohlídky a odborného vyšetření. Pokud by se tyto skutečnosti prokázaly, nebyla by vyloučena spoluodpovědnost posuzujícího lékaře za spoluzavinění.⁷³ Bylo by však potřeba porovnat rozsah lékařské prohlídky či odborného vyšetření ve smyslu citované vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů, zda toto odpovídalo předepsanému rozsahu lékařské prohlídky či odborného vyjádření. V této souvislosti však nelze případné trestně právní důsledky spojené s nesprávným vyšetřením, vztahovat pouze na posuzujícího lékaře⁷⁴, jelikož tento je kromě orientačních vyšetření smyslových orgánů apod. povinen, vyžádat si v případech uvedených v § 6 odst. 1 písm. c), písm. d) vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, taktéž odborná vyšetření zpracovaná specialisty. K tomuto je povinen se uchýlit, pokud by v průběhu vlastního vyšetření vyvstala otázka posouzení zdravotního stavu lékařem specialistou. Samotný výsledek vyšetření realizovaného posuzujícím lékařem a doplněného případnými odbornými závěry specialistů, pak v konečném důsledku tvoří posudek o zdravotní způsobilosti, kdy s ohledem na skutečnost, že jde v řadě případů o výsledek vyšetření několika odborníků, by měl odrážet zdravotní stav posuzovaného s absencí pochybení, kdy tato však nelze nikdy vyloučit. Závěrem je tedy potřeba zdůraznit, že v případě, že jako příčina dopravní nehody je označena zdravotní nezpůsobilost řidiče vozidla, je toto

⁷³ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 9.

⁷⁴ Posuzujícím lékařem se ve smyslu ustanovení § 84 odst. 4 zákona o silničním provozu rozumí registrující praktický lékař, lékař závodní preventivní péče nebo kterýkoli praktický lékař u osoby, která nemá registrujícího praktického lékaře nebo lékaře zařízení závodní preventivní péče.

potřeba zkoumat komplexně se zhodnocením všech faktorů, které by na to mohly mít vliv. Nelze se tedy omezit pouze na osobu řidiče, ale je potřeba zkoumat i případnou účast ostatních účastníků dopravní nehody, kdy s ohledem na skutková zjištění je velice důležitá celková analýza nehodového děje. Závěrem bych uvedl jednu praktickou poznámku. Zjistí-li se v průběhu trestního řízení vedeného proti pachateli dopravní nehody, kterou měl způsobit např. nepřiměřenou rychlosti, že jeho zdravotní stav je k řízení vozidel nevyhovující a toto trestní stíhání proti jeho osobě nakonec skončí zprošťujícím rozsudkem, kdy současně namítaná zdravotní vada je z hlediska možného podílu na způsobení dopravní nehody shledána irelevantní, je v těchto případech žádoucí podání podnětu k odnětí řidičského oprávnění u takovéto osoby ve smyslu § 94 zákona o provozu na pozemních komunikacích.⁷⁵ Tento podnět je však třeba zdůvodnit lékařskou zprávou v podobě odborného vyjádření či znaleckým posudkem týkající se napadané zdravotní nezpůsobilosti. V případě odnětí řidičského oprávnění v důsledku tohoto podnětu ve správním řízení se pak nabízí otázka, proč tuto skutečnost nereflektoval soud při předchozím posuzování viny dotyčného.

2.1.4. Nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčkách

Otázka rychlosti jízdy je upravena v § 18 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Obecně vzato je řidič povinen jet pouze takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Současně musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které lze předvídat. Pokud jde o otázku rozhledu, tak zde je potřeba vycházet z podmínek viditelnosti, kdy z logiky věci vyplývá, že se zhoršující se viditelností se snižuje i vzdálenost, na kterou má řidič rozhled. Při zhoršené viditelnosti se pak rozhled omezuje na vzdálenost, na kterou mají světlomety vozidla dosvit. V případech, kdy není viditelnost snížena, může být tato zkracována ostrými zatáčkami, stoupáním a dalšími terénními nerovnostmi na pozemní komunikaci. Ustanovení § 18 zákona o provozu na pozemních komunikacích,

⁷⁵ O odnětí řidičské oprávnění rozhoduje ve smyslu ustanovení § 94 zákona o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, rozhoduje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.
viz zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

ve znění pozdějších předpisů, respektive jeho další odstavce vymezují konkrétní dovolené rychlostní limity na různých typech pozemních komunikací včetně možných omezení. Ačkoli zákonodárce v případě stanovení maximálně povolených rychlostních limitů vztahuje tuto povinnost pouze na řidiče motorových vozidel, je toto potřeba rozšířit a vykládat vůči všem řidičům, tak jak je vymezuje § 2 písm. d) zákona o provozu na pozemních komunikacích, tedy i vůči řidičům nemotorových vozidel, tramvají a v neposlední řadě i jezdců na zvířeti.⁷⁶ Z praxe je však zřejmé, že takto vymezené porušení důležité povinnosti se bude vztahovat nejvíce právě na řidiče motorových vozidel, kteří s ohledem na stupeň motorizace v současné době mají mezi ostatními řidiči většinové zastoupení.⁷⁷

Pokud jde o stanovené rychlostní limity, tak tyto nelze brát absolutně a v tom ohledu na ně odkazovat, jelikož rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit okolnostem, o nichž bylo pojednáno již v úvodu této kapitoly. Důležitým ukazatelem je předvídatelnost okolností uvedených v § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy ona míra předvídatelnosti je určována zejména praxí a zkušenostmi řidiče.⁷⁸

Řidič tak kromě maximálních rychlostních limitů musí reflektovat nastalou dopravní situaci, tedy předvídat jiné vozidlo či chodce, kde tyto je možno očekávat, např. v místech, kde jsou zaparkovaná vozidla, v blízkosti zastávek a ostrůvků městské hromadné dopravy, škol apod. Nastalá kolize řidiče motorového vozidla s chodcem, na jehož přítomnost není schopen reagovat, pak v těchto případech, kdy na straně chodce dojde ke způsobení trestně právně relevantního následku, zakládá u řidiče motorového vozidla trestně právní odpovědnost za porušení důležité povinnosti v silničním provozu, a ačkoli by předstřetová rychlost řidiče motorového vozidla byla dovolená, s ohledem na dopravní situaci by byla posuzována jako nepřiměřená.⁷⁹ Je tedy zapotřebí ostatně stejně jako při každém podezření na porušení důležité povinnosti vnímat toto v kontextu celé nehodové události a dopravní situace. V této souvislosti je pak potřeba každou dopravní nehodou vyhodnotit v tom smyslu, zda její příčinou byla rychlost nepřiměřená,

⁷⁶ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 98.

⁷⁷ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 10.

⁷⁸ Kovalčíková, D., Štandera, J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář. Praha: C.H.Beck, 2008, s. 173.

⁷⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 14.11.2000, sp. zn. 7 Tz 247/2000.

nedovolená či kumulace těchto příčin. Tyto pojmy pak nelze směřovat či je nikterak zaměřovat, jelikož jsou významově odlišné, kdy každý sám o sobě představuje porušení povinnosti v silniční dopravě.⁸⁰ Byť se na první pohled může zdát, že jde o zbytečný formalismus, není tomu tak a případná záměna by v textu obžaloby či rozsudku působila minimálně neprofesionálně a mohla by zbytečně evokovat různé pochybnosti o náležitém právním posouzení případu či erudici orgánu činného v trestním řízení.

Zjistíme-li, že řidič motorového vozidla jel dovolenou rychlostí, je potřeba zkoumat její přiměřenost ve vztahu ke konkrétní dopravní situaci, tedy skutečnou rychlost vozidla s rychlostí, která by byla přiměřenou dopravní situaci. Nelze tedy každé překročení přiměřené rychlosti vozidla kvalifikovat jako porušení důležité povinnosti ve vztahu k příslušným ustanovením tr. zákoníku, přičemž je potřeba zkoumat i vliv jiných okolností na způsobení dopravní nehody, jako např. spoluzavinění poškozeného.⁸¹ V této souvislosti mohu uvést případ z praxe, kdy mladý řidič s krátkou praxí v řízení motorových vozidel jel po rovném širokém úseku pozemní komunikace, která byla částečně zasněžená, kluzká a namrzlá. V průběhu řízení došlo náhle ke změně směrové stability jím řízeného vozidla a toto vjelo do protisměru, kde se čelně střetlo s protijedoucím vozidlem. Při této silniční dopravní nehodě došlo ke středně těžkému poranění posádky druhého vozidla. Podezřelý se pak hájil tím, že v důsledku stavu komunikace a povětrnostním podmínkám jel opatrněji zhruba 50 až 60 km/hod., což potvrdilo i znalecké zkoumání zaměřené mj. na výpočet předstřetových rychlostí vozidel zúčastněných na silniční dopravní nehodě a výpověď řidiče, který jel za vozidlem podezřelého. Znalec z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství v rámci odborného posouzení poranění posádky druhého vozidla zjistil, že ani jedna osoba nebyla připoutána bezpečnostními tříbodovými pásy, neboť u nich neshledal stopy účinků bezpečnostních pásů při nárazu (typické zhmoždění kůže v oblasti kontaktu s bezpečnostními pásy). Na otázku, k jakým poraněním by došlo v případě použití bezpečnostních pásů, znalec uvedl, že by došlo k pohmoždění v oblasti hrudníku, případně zlomenině klíční kosti v důsledku působení bezpečnostních pásů, rozhodně by však nebyla zranění takové charakteru a závažnosti, jaká nastala bez použití

⁸⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 4.4.2007, sp. zn. 3 Tdo 328/2007.

⁸¹ NS ČSR – Tpj 75/89 (Bull. NS ČSR č. 3/1989, rozh. č. 19) – Zpráva o výsledcích kontrolního průzkumu praxe soudů při rozhodování o trestných činech spáchaných v silniční dopravě.

bezpečnostních pásů. Na jednu stranu lze konstatovat, že podezřelý jel rychlostí nepřiměřenou povětrnostním poměrům, stavu a povrchu komunikace a svých schopnostem, když jel navíc po rovném širokém úseku pozemní komunikace, na kterém měl dostatečný rozhled a mohl tak předvídat, že bezpečná jízda na takto zasněžené a namrzlé pozemní komunikaci si vyžaduje rychlost ještě nižší. Na stranu druhou je potřeba vnímat podstatné spoluzavinění posádky druhého vozidla, kde ani jedna osoba nebyla připoutána bezpečnostními pásy, což mělo podstatný vliv na povahu a rozsah způsobených poranění. Na základě zhodnocení všech skutkových okolností případu státní zástupce rozhodl o odevzdání věci příslušnému orgánu k projednání přestupku ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 písm. a) tr. řádu, kdy své rozhodnutí odůvodnil mimo jiné aplikací zásady subsidiarity trestní represe jak má a myslí ustanovení § 12 odst. 2 tr. zákoníku.

Vhodným nástrojem pro dokreslení skutkového stavu věci, na kterém je odvislé právní posouzení, je využití možnosti vyšetřovacího pokusu ve smyslu ustanovení § 104c tr. řádu, kdy v této souvislosti budou zkoumány zejména výhledové poměry či maximální přípustná rychlost ve vztahu ke konkrétní dopravní situaci. Z praktického hlediska je žádoucí účast znalce, který ve své podstatě zaštití svou přítomností odborně technickou stránku vyšetřovacího pokusu, tak aby simulace uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínek odpovídala dosavadním skutkovým zjištěním a současně i objektivním technickým parametrům.

Problematika nepřiměřené rychlosti je často diskutovaným tématem, jelikož se v podstatné míře podílí na vzniku silničních dopravních nehod. Netřeba zdůrazňovat, že tento problém spočívá v liknavosti ve vztahu k dodržování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V dnešní době, která je charakteristická vysokým stupněm motorizace, navíc došlo ke značným obměnám, co se týče vozového parku a současné modely vozidel tak svým výkonem nemají problém překonat maximálně přípustné limity. Navíc řízení vozidla přiměřenou rychlostí, tak aby řidič mohl adekvátně reagovat na nastalé překážky je převážně otázkou jeho praxe, která se odvíjí od počtu najetých kilometrů a tedy množství zkušeností. Velice často se proto setkáváme s porušením této důležité povinnosti u mladých řidičů, kteří po získání řidičského oprávnění nemají dostatečné zkušenosti s chováním vozidla na vozovce a jeho jízdními vlastnostmi ve

vztahu ke stavu pozemní komunikace a povětrnostním poměrům, v důsledku čehož přecení své schopnosti a nejsou pak schopni adekvátně reagovat na nastalou situaci.

2.1.5. Předjíždění v místech, kde je to zakázáno

Nesprávné předjíždění, jakožto porušení důležité povinnosti se bude týkat převážně řidičů motorových vozidel, i když není vyloučen případ, na kterém by se podílel řidič nemotorového vozidla. V paragrafovém znění zákona o provozu na pozemních komunikacích se k této problematice vztahuje ustanovení § 17 odst. 3 a odst. 5, kde in concreto v odst. 3, musí řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel. Pátý odstavce citovaného zákona pak obsahuje taxativní výčet situací, kdy řidič nesmí předjíždět. Z pohledu jejich frekvence a současně závažnosti způsobených následků jednotlivých zákazů předjíždění je možno na prvním místě zmínit porušení zákazu předjíždění v případě, že předjíždějící řidič nemá před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí a ve druhém případě porušení zákazu předjíždění, kdy se řidič nemůže bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet. Porovnáním jednotlivých zákazů předjíždění dojdeme k závěru, že tyto se vztahují v hojné míře na nepřehledná místa⁸² na pozemních komunikacích.⁸³ Je potřeba však toto vztáhnout i na nepříznivé klimatické podmínky (mlha, hustý déšť či sněžení) v důsledku čehož je zhoršená viditelnost, což vede ke zkracování rozhledové vzdálenosti a předjížděcí manévry se tak za této situace stávají vysoce rizikovými. Pokud jde o vzdálenost nutnou k bezpečnému předjetí vozidla, tak její délka je odvislá na rozdílu rychlosti jízdy předjížděného vozidla a vozidla předjíždějícího, přičemž čím větší je rozdíl rychlosti předjížděného a předjíždějícího vozidla, tím je kratší vzdálenost k bezpečnému předjetí a současně i potřebný časový interval. Předjížděním však nelze přestoupit maximální povolenou rychlost. Druhý nejčastější případ, který je upraven v § 17 odst. 5 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích zakazuje řidiči předjíždět vozidlo nebo více vozidel tehdy, když jsou před předjížděným vozidlem nebo

⁸² Nepřehledným místem na pozemní komunikaci se rozumí takové místo, které nemůže řidič přehlédnout celé před tím, než do něj vjede, nebo za které nevidí.

Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 96.

⁸³ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 10.

vozidly takové vzájemné rozestupy, které by v případě potřeby zařadit se před předjížděné vozidlo nebo vozidla, mohly způsobit jeho nebo jejich omezení ze strany předjíždějícího řidiče. Řidič, který hodlá předjíždět, se tedy nesmí spoléhat nato, že mu v případě potřeby předjížděná vozidla např. zpomalením jízdy nebo změnou směru jízdy, vytvoří dostatečný prostor pro jeho zařazení. Řidič předjíždějícího vozidla si však nemůže prostřednictvím bočního najíždění na předjížděné vozidlo vynucovat zařazení před něj, neboť by jej tím mohl ohrozit nebo omezit ve smyslu ustanovení § 17 odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích.⁸⁴

V praxi bývá častá kumulace porušení jednotlivých důležitých povinností týkající se nesprávného předjíždění, přičemž při silničních dopravních nehodách takto způsobených dochází ve velkém procentu případů ke kolizi více vozidel, které jsou často provázeny velmi závažnými následky. Příčinou je jednak opět a zase liknavý přístup k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Významnou měrou se na těchto dopravních nehodách podílí i modernizace vozového parku, kdy výkonnost nových vozidel umožňuje jejich řidičům provést díky velkému zrychlení předjížděcí manévry za krátký časový úsek, což mnohdy vede k riskantnímu počínání řidičů, které má mnohdy fatální následky. Velká část nehod tohoto druhu vzniká také v důsledku toho, že u řidiče předjíždějícího vozidla dojde při dokončování předjíždějícího manévru ke změně směrové stability vozidla v důsledku např. náledí či mokré vozovky. Problematický je i odhad bezpečné vzdálenosti k předjetí vozidla, ve vztahu k přibližujícímu se protijedoucímu vozidlu. Zejména v noci či za šera, kdy se řidič předjíždějícího vozidla orientuje pouze podle obrysů světel protijedoucího vozidla, může toto být velmi zkreslující a odhad potřebné vzdálenosti tak nemusí korelovat s předpokládanou rychlostí přibližování protijedoucího vozidla.

2.1.6. Couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou

Porušení této povinnosti spočívá v tom, že řidič při couvání ohrozí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Zákonná úprava této povinnosti je pak rozdělena do dvou ustanovení paragrafového znění zákona o provozu na pozemních

⁸⁴ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 96.

komunikacích, in concreto se jedná o § 24 odst. 2 a § 5 odst. 2 písm. f) citovaného zákona. Ve světle této úpravy pak řidič pro primo nesmí při couvání ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a pro secundo nesmí při couvání nebo otáčení ohrozit chodce. Citovaný zákaz se však vztahuje pouze na ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích při couvání, přičemž jejich omezení je dovolené a takovýto řidič může ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích překážet. V ustanovení § 24 odst. 4 jsou pak taxativně vypočteny případy, kdy se řidiči zakazuje couvat. Jedná se např. o zákaz couvání na přechodu pro chodce, na křižovatce s řízeným provozem a v její těsné blízkosti, na přejezdu pro cyklisty apod. V případě, že to vyžadují okolnosti, zejména pak při nedostatečném rozhledu, je řidič povinen zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Tato osoba ovšem nemůže zajišťovat bezpečné couvání na pozemní komunikaci případným zastavováním vozidel, ale je oprávněna pouze couvajícímu řidiči ukazovat, zda může zamýšlený jízdní úkon provést.⁸⁵ V této souvislosti by se pak naskýkala polemika případné trestní odpovědnosti této způsobilé a náležitě poučené osoby, která by nesprávnou signalizací řidiči couvajícího vozidla způsobila kolizi s jiným vozidlem či chodcem. Za těchto nastíněných okolností by pak bylo potřeba zkoumat jednak výhledové poměry řidiče couvajícího vozidla, zda mu tyto náhodou neumožňovaly provést couvání bez pomoci způsobilé a náležitě poučené osoby a jednak míru účasti způsobilé a náležitě poučené osoby na nastalé dopravní nehodě. Současně se nabízí i otázka do jaké míry musí být osoba poučená, resp. znalá pravidel provozu na pozemních komunikacích, kdy nelze bezesporu pojem osoby způsobilé a náležitě poučené vztahovat a omezovat pouze na držitele řidičských oprávnění. Samozřejmě důležitou roli při posuzování případné míry spoluzavinění zde bude hrát složitost dopravní situace v místě, kde bude za účasti této osoby prováděno couvání.

V porovnání s ostatními případy porušení důležité povinnosti jde v tomto ohledu o případ porušení důležité povinnosti s nižší frekvencí výskytu.

⁸⁵ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 42, 50, 111 - 122.

2.1.7. Nedání přednosti v jízdě

Uvedený případ porušení důležité povinnosti se týká pravidel jízdy na křižovatkách. Křižovatkou se pro účely pravidel provozu na pozemních komunikacích rozumí místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují a nejméně dvě z těchto komunikací jsou vzájemně propojeny. Křižovatkou není vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.⁸⁶ Pravidla jízdy na křižovatce tvoří podstatnou množinu pravidel silničního provozu, přičemž jejich bezpečná znalost je vyžadována jak u řidičů motorových vozidel, tak i u řidičů vozidel nemotorových, kteří se porušením pravidel provozu na pozemních komunikacích ve vztahu ke způsobenému následku mohou stejně jako řidiči motorových vozidel dopustit porušení důležité povinnosti.⁸⁷

Samotné pravidlo přednosti v jízdě se realizuje prostřednictvím vzájemného vztahu hlavní a vedlejší pozemní komunikace. Z tohoto pak vyplývá dání přednosti v jízdě řidičem přijíždějícím po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“, jiným vozidlům nebo jezdcům na zvířatech, přijíždějících po hlavní pozemní komunikaci. Citované ustanovení § 22 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích pak ve stejném kontextu dále hovoří o právu přednosti organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.⁸⁸

Ustanovení § 22 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích pak řeší právo přednosti v jízdě na křižovatkách, kde není přednost upravena dopravními značkami uvedenými v předchozím odstavci. Za těchto okolností se aplikuje tzv. pravidlo pravé ruky, tedy právo přednosti vpravo.⁸⁹

⁸⁶ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 108.

⁸⁷ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 11.

⁸⁸ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 107-108.

⁸⁹ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 109.

V případech, kdy není křižovatka dostatečně přehledná, používá se k řešení těchto dopravních situací ve smyslu ustanovení § 22 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, která přijíždějícímu řidiči přikáže zastavit vozidlo v takovém místě, aby měl do křižovatky náležitý rozhled a tuto mohl posléze bezpečně projet.⁹⁰

Pravidlo přednosti v jízdě při vjíždění na kruhový objezd pak obsahuje ustanovení § 22 odst. 5 citovaného zákona o silničním provozu. Další výčet pravidel přednosti v jízdě je pak obsažen v § 21 odst. 5, odst. 6 a odst. 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy zobecněním obsahu zmíněných ustanovení lze uzavřít, že upravují pravidlo tzv. levé ruky, kdy toto dopadá na situace, při nichž dochází k odbočování vlevo.⁹¹

Uvedeným výčtem pravidel přednosti v jízdě se samozřejmě nevyčerpává celá tato problematika obsažená v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Nadto existují ještě další ustanovení upravující různé druhy předností v jízdě. Z hlediska četnosti však vymezené případy plně odpovídají praxi a proto nebude výklad o tyto další případy doplňován. Jak již bylo v úvodu kapitoly řečeno, pravidla provozu na pozemních komunikacích in concreto upravující přednost v jízdě, tvoří rozsáhlou materii pravidel silničního provozu vůbec. Zároveň by se dalo říci, že v praxi představují velmi častého reprezentanta porušení důležité povinnosti. V korelaci s těmito aspekty existuje i rozsáhlá sbírka soudních rozhodnutí judikurní povahy, přičemž lze s ohledem na následující konstatovat, že judikatura v tomto směru prošla značnou genezí, což opět do jisté míry indikuje jistou exkluzivitu tohoto druhu porušení důležité povinnosti ve vztahu k ostatním.

Jak již bylo zmíněno, k porušení důležité povinnosti nedáním přednosti v jízdě se váže velké množství soudních rozhodnutí, přičemž soudy se od počátku potýkaly s problematikou správného hodnocení významu nedání přednosti v jízdě, zejména na křižovatce nebo při odbočování vlevo, v případě střetu vozidel, jehož příčinou je porušení takové povinnosti. V této souvislosti se pak soudy současně zabývaly otázkou

⁹⁰ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. přepracované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 109.

⁹¹ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 11.

případného spoluzavinění řidiče, který měl přednost v jízdě, ovšem střetu mohl včasnou reakcí zabránit.⁹²

Při posuzování práva přednosti v jízdě je zapotřebí reflektovat zejména tzv. princip omezené důvěry, spočívající v tom, že po řidiči jedoucím po silnici, kde mu přísluší právo přednosti v jízdě, není možné vyžadovat, aby při přijíždění na křižovatku bez závažných důvodů reagoval na každé vozidlo přijíždějící po silnici bez práva přednosti v jízdě a v důsledku toho přizpůsoboval rychlost svého vozidla tak, aby zabránil případnému střetu vozidel, který by mohl následovat, v případě že by řidič přijíždějící po silnici bez práva přednosti v jízdě porušil povinnost dát přednost v jízdě. Řidič vozidla mající přednost v jízdě se tedy musí v některých dopravních situacích spoléhat na to, že ostatní řidiči projíždějící v tu samou dobu křižovatkou si budou počínat v souladu s pravidly provozu na pozemních komunikacích. Uvedená zásada, tedy obecně znamená, že řidič se může spoléhat na to, že ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétní situace nevyplyne obava, že tomu tak nebude. V praxi jde o to, že tímto předpokladem je dána řidiči majícímu přednost v jízdě určitá jistota respektování tohoto jeho práva ze strany ostatních řidičů. V opačném případě by došlo v podstatě k negaci práva přednosti v jízdě, které by sice existovalo, ale bylo by do značné míry determinováno nedisciplinovaností ostatních účastníků silničního provozu, což by samozřejmě mělo ve svém důsledku za následek narušení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Takto označovaný princip nedůvěry měl svůj reálný základ a byl uplatňován na počátku 20. století. Ačkoli se to může zdát jakkoli absurdní, toto pojetí plně odráželo tehdejší situaci týkající se provozu na pozemních komunikacích v našich podmínkách, přičemž odpovídalo tehdejšímu stupni motorizace, malé bezpečnosti vozidel a poměrně značné neznalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích. S rozvojem silniční dopravy, zejména po konci 2. Světové války, pak princip nedůvěry nahradil princip omezené důvěry, který plně akceptoval rozvíjející se moderní trendy v silniční dopravě. Toto pojetí však nezůstalo konstantní a postupem času byl princip omezené důvěry v rámci vývoje judikatury různě modifikován, přičemž proměnnou měnících se pohledů na věc byla otázka míry případného spoluzavinění řidiče majícího právo přednosti v jízdě, tedy

⁹² NS ČSSR – Pls 7/65 (č. I/1966 Sb. rozh. tr.)

zda tento mohl od ostatních řidičů přiměřeně očekávat respektování práva přednosti v jízdě či nikoli a byl povinen tomuto svou jízdu přizpůsobit.⁹³

Mezi první rozhodnutí, která se zabývala rozsahem a koncepcí principu omezené důvěry uplatňovaného u nás zhruba od 50. let 20. století, patří rozhodnutí č. 21/1950 Sb. a č. 48/1958 Sb. rozh. tr., která se k tomuto vyjádřila v tom smyslu, že fakt, že jiná osoba porušila předpisy o provozu na pozemních komunikacích a vlastním zaviněním vytvořila situaci nebezpečnou pro provoz na pozemních komunikacích, neomlouvá řidiče, jestliže sám porušil povinnost stále ovládat své vozidlo a jednat tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Řidič vozidla, kterému náleželo právo přednosti v jízdě, by tedy v případě vzniku dopravní nehody, mohl být odpovědný za její následky. V kontextu těchto rozhodnutí lze vysledovat jisté potlačení principu omezené důvěry, ve vztahu k řidiči majícímu právo přednosti v jízdě, kdy při nastalé dopravní nehodě není možno vycházet pouze z premisy práva přednosti v jízdě, ale je potřeba posuzovat celý případ s ohledem na jeho konkrétní specifika a skutkové okolnosti nehodového děje. Na druhou stranu však toto nelze vykládat v tom smyslu, že by se tato rozhodnutí snažila vrátit k předtím aplikovanému principu nedůvěry, pouze konstatovala, že dopravní nehodu je potřeba vnímat v kontextu celé dopravní situace. S poněkud opačným názorem se setkáváme v rozhodnutí č. 26/1964 Sb. rozh. tr., které se primárně týkalo jiné úpravy pravidel provozu na pozemních komunikacích, ve vztahu k právu přednosti v jízdě se však vyslovalo v tom smyslu, že od řidiče jedoucího po pozemní komunikaci s právem přednosti v jízdě nelze vyžadovat, aby při příjíždění na křižovatku reagoval na vozidla přijíždějící po pozemní komunikaci bez práva přednosti v jízdě a v důsledku toho musel upravit rychlost svého vozidla, aby tak zabránil případnému střetu s těmito vozidly, která by nerespektovala jeho právo přednosti v jízdě. V 80. letech 20. století pak soudní judikatura jednoznačně posílila právo přednosti v jízdě řidiče vozidla přijíždějícího do křižovatky, vůči řidičům majícím právo přednosti v jízdě respektovat.⁹⁴ Uvedený názor je pak reprezentován dvěma rozhodnutími a to rozhodnutím č. 43/1982 Sb. rozh. tr. a rozhodnutím č. 17/1988 Sb. rozh. tr. První citované rozhodnutí vyslovalo závěr, že řidič vozidla majícího přednost

⁹³ Kučerová, H., Dopravní přestupky v praxi, 2. Přepřacované a doplněné vydání. Praha: Linde, 2006, s. 62-63.

⁹⁴ Růžička, M., Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, s. 11.

v jízdě není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by došlo ke střetu s vozidlem, jehož řidič byl povinen dát mu přednost v jízdě. Povinnost odvrátit případný střet vyvstává u řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě za situace, kdy je zřejmé, že řidič vozidla, který měl respektovat jeho právo přednosti v jízdě, toto neučinil a řidič s právem přednosti v jízdě může na nastalou situaci s ohledem na dostatečnou vzdálenost reagovat a střetu vozidel zabránit. V tomto případně je pak možné, aby řidič vozidla s právem přednosti v jízdě byl za takto vzniklou dopravní nehodu odpovědný. Tento závěr je však možno činit pouze za předpokladu, jestliže mu lze za volbu nesprávného řešení konkrétní dopravní situace přičítat zavinění. Spoluzavinění řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě však nelze pokládat za porušení důležité povinnosti pro účely právní kvalifikace dle příslušných ustanovení trestního zákoníku.⁹⁵ Druhé rozhodnutí pak potvrdilo již dříve vyřčený názor, že od řidiče vozidla majícího přednost v jízdě nelze oprávněně požadovat, aby při příjíždění na křižovatku, kde mu náleží právo přednosti v jízdě, reagoval na všechna vozidla povinná jeho právo přednosti v jízdě akceptovat a v důsledku toho bez závažných důvodů ve snaze odvrátit případný střet omezoval rychlost svého vozidla, což by samozřejmě vedlo k narušení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy.⁹⁶ Ve světle těchto rozhodnutí lze vysledovat do jisté míry návrat k názoru, jenž byl soudní judikaturou zastáván již v 50. letech 20. století, kdy právo přednosti v jízdě bylo plně respektováno, ovšem jestliže toto nebylo akceptováno, posuzovalo se pro účely trestní odpovědnosti, resp. spoluzavinění řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě, zda tento nemohl na tuto situaci adekvátně reagovat, aby tak zabránil střetu vozidel. Lze tedy říci, že otázka posuzování účasti na dopravní nehodě z hlediska zavinění se neomezovala pouze na řidiče nerespektujícího právo přednosti v jízdě, ale do jisté míry i na řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě, v souvislosti s tím, zda mohl na náhlou překážku vytvořenou vozidlem řidiče povinného právo přednosti v jízdě adekvátně reagovat. Toto posuzování je však potřeba vnímat ve světle konkrétních skutkových okolností, tedy ve vztahu k viditelnosti, charakteru komunikace, okolního terénu, a dalších faktorů majících vliv na odpovídající reakci řidiče s právem přednosti v jízdě. Současně je potřeba zaobírat se otázkou, zda mohl řidič vozidla s právem přednosti v jízdě chování

⁹⁵ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 14.7.1981, sp. zn. 3 Tz 20/81.

⁹⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 11.5.1987, sp. zn. 6 Tz 21/87.

řidiče vozidla, který toto nerespektoval předvídat. V této souvislosti bych zmínil usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 6.9.2011, sp. zn. 3 Tz 182/2001 Sb., které byt' se týká otázky porušení jiných pravidel provozu na pozemních komunikacích, lze jej částečně vztáhnout i na posuzování míry opatrnosti řidiče s právem přednosti v jízdě. Dle závěru zmíněného usnesení je otázka možné předvídatelnosti potřeba posuzovat právě ve světle konkrétní dopravní situace, která je tvořena různými faktory, zejména místem dopravní situace, charakterem komunikace, technickým stavem komunikace, chováním ostatních účastníků silničního provozu, náhodným výskytem lesní zvěře apod. V této souvislosti je pak potřeba ve vztahu k subjektivní míře opatrnosti vzít v potaz i okolnosti na straně řidiče⁹⁷, tedy jeho zkušenosti, věk apod.⁹⁸ Závěrem lze tedy uzavřít, že v této fázi začala judikatura připouštět možnou míru spoluzavinění řidiče vozidla majícího přednost, ve vztahu k možné kolizi vozidel způsobené nedáním přednosti v jízdě, kdy vozidlo toto neakceptující vytvoří řidiči vozidla s právem přednosti v jízdě náhlou překážku v jeho jízdním koridoru. Případné zjištění určité míry zavinění však nevedlo ke konstrukci trestně právní odpovědnosti řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě, neboť se mohlo jednat maximálně o porušení sekundární povinnosti, která na rozdíl od povinnosti primární v podobě nedání přednosti v jízdě nebyla považována za příčinu vzniku dopravní nehody z hlediska trestní odpovědnosti. Takovýto postup, který ve své podstatě chránil za všech okolností, řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě, byl dle mého názoru nesprávný, jelikož posuzoval celou záležitost jednostranně a nereflektoval možné variace dopravních situací. V této souvislosti mám na mysli situace, kdy řidič vozidla s právem přednosti jede nepřiměřenou rychlostí a v důsledku nedání přednosti v jízdě dojde k dopravní nehodě.

⁹⁷ Ve vztahu k reakci řidiče na překážku v silničním provozu, což je i případ možného důsledku nedání přednosti v jízdě je zapotřebí zabývat se i otázkou reakční doby řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě. Obecně reakční dobou nazýváme ze soudně inženýrského hlediska časový interval od vjemu do uvedení zabezpečovacího zařízení v činnost naučeným způsobem. Pakliže jde o neobvyklé situace s absencí naučeného způsobu je délka reakční doby přirozeně delší než v případě naučených situacích. V tomto ohledu lze reakce řidiče motorového vozidla v rámci nehodového děje posuzovat jako neobvyklé a nenaučené. Pro účely posouzení reakční doby je potřeba tuto rozložit na optickou reakci řidiče, psychickou reakci, svalovou reakci a odezvu vozidla. Tyto články pak v souhrnu dávají délku reakční doby v sekundách. Nutno poznamenat, že délka reakční doby je různá a závislá na mnoha faktorech. Důležitý vliv na její délku má bezesporu únava, připravenost k určité činnosti, předvídaní nějaké situace, ovlivnění alkoholem, drogami, léky apod.

Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., 2000, s. 236 - 240.

⁹⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 6.9.2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001.

Takovouto nehodu je pak potřeba posuzovat jak z hlediska zavinění řidiče, který nerespektoval právo přednosti v jízdě, tak řidiče s právem přednosti v jízdě. Neboť řidič, který je povinen dát přednost v jízdě, nemusí s ohledem na charakter komunikace a své výhledové poměry, vozidlo s právem přednosti v jízdě vůbec spatřit, nebo jej spatřit a domnívaje se, že stihne bezpečně provést zamýšlený jízdni manévr, tento provede za současného respektování práva přednosti. V důsledku nepřiměřené rychlosti řidiče vozidla s právem přednosti v jízdě však dojde ke střetu vozidel, neboť ten se tak přibližuje rychleji, než by se přibližoval přiměřenou rychlostí, jak by očekával řidič dávající mu přednost v jízdě.

Za významné rozhodnutí týkající se aplikace principu tzv. omezené důvěry u řidiče s právem přednosti v jízdě ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu, jež mají toto právo respektovat, je rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 20.10.2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, které se zabývalo právě otázkou vzájemného porovnání porušení dvou důležitých povinností a to dání přednosti v jízdě a řízení motorového vozidla přiměřenou resp. povolenou rychlostí. Pokud jde o skutkový stav věci, tak ten spočíval v tom, že řidič motocyklu jel po hlavní silnici nepřiměřenou rychlostí 86 až 97 km/hod. a na křižovatce s vedlejší komunikací došlo k jeho kolizi s osobním vozidlem, jehož řidič vjížděl na hlavní pozemní komunikaci. Při nehodě došlo k těžkému zranění spolujezdkyně řidiče motocyklu, která krátce po nehodě svým zraněním podlehla. Řidič motocyklu byl v jednotě se zjištěným skutkovým stavem obviněn z trestného činu podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zákona č. 140/1961 Sb., za což byl posléze odsouzen. Nejvyšší soud konstatoval, že skutečnost, že obviněný výrazně překročil maximální povolenou rychlost v obci o více než 70 % je potřeba ve vztahu k němu posuzovat jako porušení důležité povinnosti, které řidiči motorového vozidla ukládá zde in concreto ustanovení § 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění.⁹⁹ Dále bylo potřeba vyrovnat se s nedáním přednosti v jízdě řidičem osobního motorového vozidla, s nímž měl řidič motocyklu kolizi, jelikož tento dle § 22 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích byl povinen dát řidiči motocyklu přijíždějícímu po hlavní pozemní komunikaci přednost. Nejvyšší soud uzavřel, že v případě že řidič jedoucí na hlavní pozemní komunikaci jede rychlostí

⁹⁹ Z dikce citovaného ustanovení vyplývá, že v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/hod. zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

výrazně překračující maximální povolenou rychlost a tím tak řidiči přijíždějícímu po vedlejší pozemní komunikaci znemožní, popřípadě podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, není pak vyloučena jeho odpovědnost či spoluodpovědnost a za vzniklou kolizi. Z toho vyplývá, že pokud by jel řidič motocyklu povolenou či přiměřenou rychlostí, řidič přijíždějící na křižovatku z vedlejší pozemní komunikace by měl dostatek času zařadit se do svého jízdního pruhu, kam odbočoval. Po účastníkovi silničního provozu tedy nelze spravedlivě požadovat, aby jakkoli předpokládal možné porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky a tomu přizpůsobil své jednání, jak tomu bylo v případě řidiče osobního automobilu přijíždějícího po vedlejší pozemní komunikaci. Na druhou stranu, pakliže není z okolností zřejmé, že jiný účastník porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování pravidel. Účastník silničního provozu, v tomto případě řidič motocyklu, který porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích, nemůže jejich dodržování očekávat od ostatních účastníků, jestliže jim jejich dodržení znemožnil vzhledem k charakteru a závažnosti porušení pravidel silničního provozu svým jednáním.¹⁰⁰

Shora uvedené rozhodnutí a postoj Nejvyššího soudu k otázce odpovědnosti či spoluodpovědnosti v případě střetu motorových vozidel v důsledku nepřiměřené jízdy řidiče s vozidlem práva přednosti v jízdě, který tak řidiči přijíždějícímu po vedlejší pozemní komunikaci ztíží či dokonce znemožní zařazení do jeho jízdního pruhu, kdy za nepřiměřenou rychlost se považuje navýšení maximálně povolené rychlosti zhruba o 70 %, je dle mého názoru logickým a správným řešením takovýchto dopravních nehod. Na rozdíl od dřívějšího pojetí, je zde řidič jedoucí nepřiměřenou rychlostí po hlavní pozemní komunikaci v tomto ohledu determinován a musí si být této skutečnosti, která ve vztahu k němu může založit trestní odpovědnost, vědom. Takovýto řidič si pak musí uvědomit, že není jediným účastníkem provozu na pozemních komunikacích a že jeho právo přednosti v jízdě není v tomto ohledu absolutní a neomezené. Tím samozřejmě nenaznačují, že by jeho právo přednosti v jízdě v důsledku takové dopravní situace zaniklo, či by bylo omezeno. Jen si musí být vědom, že svým právem přednosti v jízdě ve spojení s nepřiměřenou rychlostí nesmí ohrožovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť ti očekávají z jeho strany taktéž dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, zde dodržování povolené či přiměřené rychlosti.

¹⁰⁰ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 20.10.2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004.

Zcela jinou dimenzi posuzování takového typu dopravních nehod vnesl do této problematiky Nejvyšší soud ČR usnesením ze dne 4.2.2009, sp. zn. 7 Tdo 38/2009 a usnesením ze dne 24.3.2010, sp. zn. 7 Tdo 214/2010, kdy došlo k posílení pozice řidiče motorového vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci nepřiměřenou rychlostí, který svou jízdu nepřizpůsobí svým schopnostem, vlastnostem vozidla, dopravně technickému stavu pozemní komunikace a situaci v provozu na pozemní komunikaci a v důsledku toho dojde ke střetu s vozidlem příjezdějícím z vedlejší pozemní komunikace, které s ohledem na shora uvedené skutečnosti nestačí provést odbočovací manévr a při respektování práva přednosti v jízdě se zařadit do svého jízdního pruhu. Nejvyšší soud ČR se zde vyslovil, že za takovou kolizi padá odpovědnost na řidiče, který vjede na hlavní pozemní komunikaci z vedlejší pozemní komunikace, neboť jak zde Nejvyšší soud zdůraznil, jeho povinností je dát přednost v jízdě všem vozidlům příjezdějícím po hlavní pozemní komunikaci. Samotná nepřiměřená rychlost vozidla s právem přednosti v jízdě, dle Nejvyššího soudu neznamená, že řidiči příjezdějícímu z vedlejší pozemní komunikace zaniká či se některak omezuje jeho povinnost dát přednost v jízdě vozidlům na hlavní silnici. Nejvyšší soud ČR zde vychází z toho, že porušení povinnosti dodržet povolený rychlostní limit samo o sobě nezakládá případnou kolizi vozidel s protínající se dráhou jízdy, výjimky představuje spojení s dalšími skutečnostmi jako viditelnost, rozhledové poměry, hustota provozu apod. Na rozdíl porušení povinnosti dát přednost v jízdě zakládá reálné nebezpečí kolize vozidel. Porovnáním těchto dvou povinností dospěl Nejvyšší soud ČR k závěru, že povinnost dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti oproti povinnosti dodržet maximální povolenou rychlost. Takový pohled na věc však není bezvýjimečný a lze se od něj odchýlit, např. v případě kdy řidič s právem přednosti v jízdě extrémně poruší své povinnosti (zejména nerespektováním maximální povolené rychlosti) a řidiči motorového vozidla příjezdějícímu z vedlejší pozemní komunikace znemožní realizaci jeho povinnosti dát přednost v jízdě, kdy tento s ohledem na extrémní rychlost nemůže nebo má výrazně sníženu možnost provést jízdní manévr a projet tak křižovatkou. Důležitým kritériem posuzování těchto dopravních situací jsou výhledové poměry, tedy kdy mohl řidič příjezdějící z vedlejší pozemní komunikace poprvé objektivně registrovat vozidlo řidiče s právem přednosti v jízdě. Pakliže by dle znaleckého zkoumání tento měl dostatečný rozhled a vozidlo s právem přednosti v jízdě viděl v dostatečném

předstihu, aby mohl zhodnotit nastalou dopravní situaci, tedy posoudit, zda může s ohledem na rychlost a vzdálenost přibližujícího se vozidla křižovatkou bezpečně projet a takto i posléze učinil a v důsledku toho došlo ke střetu jeho vozidla s vozidlem mající právo přednosti v jízdě, byl by takovýto řidič odpovědný za tuto dopravní nehodu přesto, že by řidič s právem přednosti v jízdě jel nepřiměřenou rychlostí.¹⁰¹

Ačkoli zde Nejvyšší soud do jisté míry zohledňuje vzájemné souvislosti a další skutečnosti mající vliv na kolizi vozidel, jako je viditelnost, výhledové poměry, přítomnost dalších účastníků silničního provozu, hustota provozu apod., mám za to, že zde obě povinnosti resp. povinnost dát přednost v jízdě a povinnost dodržovat maximální povolenou rychlost posuzuje dosti izolovaně bez ohledu na další důležité faktory, které sice vypočítává, ale nepřikládá jim takovou váhu. Dle mého názoru jsou právě tyto skutečnosti jako výhledové poměry, stav komunikace, její terén a povrch apod. významnými kritérii, které právě ve spojení s těmito povinnostmi dokreslují dopravní situaci a současně mají značný vliv na posouzení odpovědnosti či spoluodpovědnosti za nastalou kolizi u jednotlivých účastníků. Každá silniční dopravní nehoda je jedinečným vyústěním nějaké dopravní situace, proto s ohledem na její exkluzivitu je zapotřebí ji takto vnímat a v tomto ohledu k ní přistupovat. Tímto tvrzením však nechci jakkoli stavět do pozadí jiná jednání relevantní z hlediska trestní odpovědnosti, jen poukazuji na různou skutkovou složitost takovýchto jednání, kdy v případech silničních dopravních nehod se takřka neobejdeme bez znaleckého zkoumání průběhu nehodového děje včetně situace před tím a poté. Dle citovaného názoru Nejvyššího soudu ČR tedy dochází do jisté míry ve své podstatě k ospravedlňování nerespektování maximální povolené rychlosti na úkor dodržování práva přednosti v jízdě. Přestože toto není bezvýjimečné a Nejvyšší soud ČR připouští extrémní porušení povinnosti řidiče majícího právo přednosti v jízdě, je zapotřebí si položit otázku, co je tedy tím extrémním porušením. Vycházíme-li z rozhodnutí NS ČR sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, ze dne 20.10.2004, o kterém bylo pojednáno výše a podle kterého bylo za porušení důležité povinnosti řidičem s právem přednosti v jízdě považováno výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti o více než 70 %, je logické, že ono extrémní porušení co do rychlosti jízdy bude muset vykazovat ještě vyšší procentuální hodnoty překročené rychlosti. Nabízí se pak otázka bezpečnosti provozu na pozemních

¹⁰¹ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 24.10.2010, sp. zn. 7 Tdo 214/2010.

komunikacích, kdy řidič s právem přednosti v jízdě, vědom si svého posíleného postavení, bude jezdit velmi vysokou rychlostí s tím, že bude maximálně odpovědný za přestupkové jednání za překročení povolené rychlosti. I sama okolnost týkající se výhledových poměrů je velice diskutabilní, neboť je rozdíl, zda řidič příjíždějící s vozidlem na pozemní komunikaci vidí vozidlo blížící se po hlavní pozemní komunikaci z pohledu jeho trajektorie, tedy vidí, jak se vozidlo po své jízdě dráze přibližuje, nebo tento řidič vidí vozidlo s právem přednosti v jízdě zepředu, tedy nikoli z pohledu jeho trajektorie. Řidič vnímající trajektorii vozidla blížícího se po hlavní pozemní komunikaci snáze odhadne rychlost jeho přibližování a z toho vyplývající jeho možnosti bezpečně projet křižovatku. Ve zcela odlišném postavení je řidič, jenž vozidlo s právem přednosti v jízdě vnímá pouze zepředu, kdy navíc v noci je tato situace ztížena ještě tím, že vnímá pouze obrysy světlometů, přičemž za těchto okolností nedokáže objektivně zhodnotit situaci a může tak dojít ke střetu vozidel, na kterém se dle mého názoru může podílet i vozidlo s právem přednosti v jízdě, které překročilo maximální povolenou rychlost. K extrémní míře porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní pozemní komunikaci, resp. výrazné překročení rychlostního limitu, který je buďto obecně stanoven v § 18 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nebo může být s ohledem na konkrétní místní podmínky upraven, je potřeba poznamenat, že jak již bylo zmíněno, samotné zjišťování skutkového stavu věci u silničních dopravních nehod a od toho odvislá právní kvalifikace takového jednání je do značné míry závislá na znaleckém zkoumání. Zde je potřeba říci, že s ohledem na různé konstrukce ve znaleckých posudcích zabývajících se touto problematikou, nelze v rámci výstupů znaleckých posudků uvádět jednoznačné hodnoty, ale znalci pracují s určitým rozpětím vstupních údajů, čímž se snaží v maximální možné míře přiblížit přesné a dokonalé konstrukci, která by odpovídala nehodovému ději. Z toho důvodu mají i výsledky znaleckého zkoumání podobu určitých rozmezí, resp. limitních hodnot, kdy znalec v závěru svého posudku stanoví např. předstřetovou rychlost vozidla obviněného v rozmezí od 110 do 130 km/hod. Otázkou tedy zůstává, jakou hodnotou se zabývat ve vztahu k extrémní míře porušení povinnosti dodržovat maximální povolenou rychlost. Odpovědí nám budiž zásada *in dubio pro reo*, v jejímž světle je k tomuto problému potřeba přistupovat v tom smyslu, že v případě pochybností je při stanoveném rozmezí potřeba vycházet z hodnot pro obviněného nejpříznivějších. Další problém pak

představují odlišné posudky, tím mám na mysli tu skutečnost, že se na svém výstupu výrazně odlišuje znalecký posudek zpracovaný znalcem, jenž byl přibrán ve smyslu § 105 odst. 1 tr. řádu orgány činnými v trestním řízení a závěry znaleckého posudku předloženého obhajobou, jenž splňuje náležitosti dle § 110a tr. řádu. V konečném důsledku tedy máme na výběr ze dvou variant s odlišnými výsledky, což je samozřejmě poměrně diskutabilní v tomto případě co do posouzení extrémního překročení rychlostního limitu. Praxe v takovýchto případech bývá taková, že soud přibere ke zpracování znaleckého posudku vědecký ústav ve smyslu § 110 tr. řádu, který svou činnost kromě znaleckého zkoumání zaměří mj. na přezkum předchozích znaleckých posudků.

Pokud jde o porušení důležité povinnosti, zde in concreto nedání přednosti v jízdě, jde v praxi o poměrně častý jev, který mívá bohužel ve velké míře fatální až tragické následky. Jak z předchozího vyplynulo, na vznik těchto silničních dopravních nehod má vliv i nepřiměřená rychlost motorového vozidla s právem přednosti v jízdě, ačkoli dle současné judikatury jde o porušení de facto sekundární, které se na vzniku silniční dopravní nehody nepodílí a nelze tedy označit za jakýsi primární spouštěč nehodového děje. Jak již jsem se vyjádřil, se současným právním názorem reprezentovaným v této oblasti Nejvyšším soudem ČR do jisté míry nesouhlasím, neboť se domnívám, že s ohledem na současný vozový park a neukázněnost a nedisciplinovanost řidičů motorových vozidel, přináší tento výklad určitá rizika ve vztahu k řidičům, kteří mají povinnost respektovat právo přednosti v jízdě a řidičům s právem přednosti v jízdě tak dává velký prostor pro toleranci a nepostižitelnost jejich jednání v podobě rychlé jízdy, kterým se dle mého názoru podílí na silničních dopravních nehodách tohoto typu. Ve světle této podkapitoly, které byla s ohledem na vývoj a neustálé změny právních názorů věnována značná a dle mého názoru obsáhlá a dostatečná pozornost, je zřejmé, že toto porušení důležité povinnosti je velmi často diskutovaným tématem s proměnlivým vývojem judikatury, kdy nelze vyloučit ani její následnou modifikaci a genezi v budoucnu. Závěrem potřeba dodat, že současný stav posuzování tohoto typu dopravních nehod, může u mnohých řidičů povinných respektovat právo přednosti v jízdě, evokovat při příjezdu ke křižovatce obavy z možného střetu a následné odpovědnosti a z tohoto důvodu by zamýšlený manévr spočívající v projetí křižovatky

provedli až v okamžiku, kdy by neregistrovali žádné blížící se vozidlo, což by na frekventovaných křižovatkách mohlo vést k dopravnímu kolapsu.

2.1.8. Porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, vjezdem z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, na železniční přejezd a nepřehlednou zúženou zatáčku

Podle § 22 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů se řidiči zakazuje, nedovoluje-li mu to situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou tak, že by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. Uvedeného se neužije, dává-li přednost chodcům či odbočuje-li vlevo a je tak povinen respektovat právo přednosti v jízdě protijedoucích vozidel. Nutno doplnit, že toto porušení důležité povinnosti nevykazuje co do své frekvence v porovnání s ostatními porušeními důležité povinnosti výrazných hodnot a tomuto stavu odpovídá i obsáhlost judikatury k této problematice.

Dalším porušením důležité povinnosti je, jak již z názvu této podkapitoly vyplývá, porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti za situace, kdy řidič motorového vozidla vjíždí na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. V této souvislosti je potřeba zmínit, že místo ležící mimo pozemní komunikaci není vymezeno žádným právním předpisem. Obsah tohoto pojmu lze dovozovat z ustanovení § 2 odst. 11 vyhl. č. 99/1989 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, která byla zrušena vyhl. č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého bylo tímto míněno parkoviště, garáž, pozemek, čerpací stanice, tovární, nádražní a letištní prostory, obratiště tramvají apod. Obsah pojmu místo ležící mimo pozemní komunikaci lze rovněž dovozovat z ustanovení § 12 an. zák. č. 12/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde se podává výčet součástí a příslušenství pozemních komunikací.¹⁰² Na základě porovnání stejné právní úpravy tedy zákona o pozemních komunikacích in concreto v něm obsaženého § 2 odst. 2, kde jsou taxativně

¹⁰² Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 50, 110.

vyjmenovány druhy pozemních komunikací lze argumentem a contrario dovést, že za místa ležící mimo pozemní komunikaci lze považovat vše ostatní, co není vypočteno v citovaném ustanovení.¹⁰³

Porušení povinnosti v případě nerespektování pravidel silničního provozu, konkrétně ustanovení § 29 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích týkající se případů zákazu vjíždění na železniční přejezd, má v převážném množství takovýchto nehod tragické následky, neboť porovnáme-li silniční motorové vozidlo ve vztahu k vlakové soupravě, je zde jasný nepoměr působících sil a energií, kdy tato zjevná nerovnováha se podepíše na tragických a vysoce destruktivních následcích těchto nehod, které převážně končí smrtelnými či velmi vážnými zraněními posádky silničního motorového vozidla. Typickou příčinou těchto silničních dopravních nehod, dalo by se doplnit označení se železničním prvkem, bývá zejména riskantní a neukázněná jízda řidičů motorových vozidel, přehlédnutí světelné a akustické signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení, či nevěnování pozornosti během jízdy.

2.1.9. Nesledování technického stavu vozidla

Citované porušení důležité povinnosti vychází z dikce § 5 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde se konstatuje, že řidič smí užít pouze takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, kdy tímto odkazuje na zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Povinnost užít k jízdě vozidlo splňující technické podmínky dopadá jak na řidiče motorových vozidel, tak i na řidiče tramvají a v neposlední řadě i nemotorových vozidel, neboť i tyto musí splňovat určitá provozně technická kritéria.¹⁰⁴ Pokud jde o nemotorová vozidla, která nejsou co do požadavku technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích žádnou výjimkou, tak zde lze očekávat možné právně kvalifikační problémy ohledně možného

¹⁰³ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 23.

¹⁰⁴ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 42 - 43.

posouzení jako porušení důležité povinnosti, tím však není dotčena možnost aplikace základní skutkové podstaty.¹⁰⁵

Obecně lze konstatovat, že řidič je povinen přesvědčit se před jízdou o náležitém technickém stavu svého vozidla. Tím není míněna důkladná prohlídka všech součástí vozidla, nicméně je potřeba, aby řidič zkontroloval ty části vozidla, které mají vliv na bezpečný provoz vozidla. Těmi se rozumí brzdová a řídicí soustava, směrové i brzdové osvětlení apod. Pokud řidič hodlá užít k jízdě cizí vozidlo, je povinen minimálně zkontrolovat, zda má ono motorové vozidlo platnou technickou kontrolu.¹⁰⁶

Judikatorní rozhodnutí vážící se k této problematice zmiňují v převážné míře poruchy a vady brzdové soustavy na motorovém vozidle, které řidič užil k provozu na pozemních komunikacích, ač si byl této technické závady před jízdou vědom. Z důkazního hlediska je tedy důležité prokázat řidiči technicky nezpůsobilého vozidla, v důsledku čehož způsobil dopravní nehodu, že o závadě, kdy jak již bylo zmíněno, ve většině případů jde o poruchu brzdového systému, před samotnou nehodou věděl, anebo jí nějakým způsobem indikoval během jízdy, nijak na to nereagoval a v jízdě pokračoval až do okamžiku dopravní nehody. V této souvislosti je potřeba zjistit, zda jde o závadu náhle vzniknuvší nebo o vadu, která vznikala postupem času a která byla řidičem zjistitelná.¹⁰⁷ Je tedy potřeba rozlišovat dojde-li např. k mechanickému zlomu v důsledku skryté vady materiálu či nastane-li tato deformace v důsledku např. koroze či opotřebení. V těchto případech je nezbytné nechat vypracovat znalecký posudek týkající se technického stavu vozidla a v případě sporných otázek ohledně

deformace různých součástí také znalecký posudek z metalografie a defektoskopie¹⁰⁸, kde příslušný znalec detailním mikroskopickým zkoumáním určí, zda šlo např. o únavový zlom apod.

¹⁰⁵ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 12.

¹⁰⁶ Kučerová, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy souvisejícími na CD. Praha: Leges, 2008, s. 55.

¹⁰⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu SR ze dne 11.7.1986, sp. zn. Tz 45/86.

¹⁰⁸ Kriminalistická defektoskopická a metalografická expertiza pro účely objasňování trestní věci zjišťuje, zkoumá a určuje místo, rozsah, příčinu a průběh poškození a porušení kovových a nekovových materiálů, předmětů, částí strojů, zařízení, jejich vlastnosti a funkce. U kovových materiálů je zkoumána jejich

Kromě shora uvedeného se judikatura zabývala i otázkou technické závady, která vznikla na vozidle po opravě provedené v odborném servisu. V těchto případech se řidič motorového vozidla může spoléhat na to, že odborný servis provede opravu vozidla řádně. Výjimku představuje situace, kdy se závada objeví při jízdě, přestože pro tuto závadu bylo již vozidlo v servisu a to i tehdy byl-li řidič v opravně výslovně ujištěn, že porucha byla odstraněna.¹⁰⁹

Počet dopravních nehod vzniklých v důsledku nesledování technického stavu vozidla nepředstavuje v porovnání s ostatními příčinami silničních dopravních nehod žádné závratné číslo. Svůj podíl v pozitivním slova smyslu na tom má bezesporu stav a neustálá obnova vozového parku v České republice, který se postupně modernizuje a omlazuje. Pokud jde o přednehodový děj v případě technické závady na vozidle, tak tento lze do jisté míry přirovnat ke stavu náhlé krátkodobé ztráty bdělosti či vědomí řidiče, či jeho jiné náhlé zdravotní indispozici. V praxi se řidiči, kteří způsobili silniční dopravní nehodu náhlou krátkodobou poruchou bdělosti nebo vědomí, snaží toto zastít tvrzením o technické poruše či závadě na vozidle, jakožto příčině dopravní nehody. Rozhodující roli v potvrzení či vyvrácení těchto tvrzení představuje znalecký posudek či odborné vyjádření, jenž se zaměřují na technický stav vozidla či případné znalecké zkoumání z dalších oborů jako např. metalografie či defektoskopie, o čemž bude pojednáno následně v samostatné kapitole.

2.1.10. Nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích

Samotné řízení motorového vozidla klade během jízdy na jeho řidiče požadavek maximální koncentrace, kdy vykonávání jiné činnosti s řízením vozidla nesouvisející, která by toto mohla eliminovat, či dokonce jakkoli vylučovat, je nepřípustné. Nutno však poznamenat, že náležité věnování se řízení motorového vozidla a sledování dopravní situace je bezesporu závislé na schopnostech a dovednostech řidiče, kdy v tomto ohledu bude spatřován rozdíl mezi řidičem začátečníkem a řidičem

vnitřní struktura za účelem zjištění způsobu mechanického a tepelného zpracování. U odstraněných a pozměněných znaků se zkoumá jejich stav, provedení a stopy předchozího označení.

[citováno dne 2.8.2011] Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/celorepublikove-utvary-kriminalisticky-ustav-praha-zpravodajstvi-test-1.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

¹⁰⁹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 25.4.1988, sp. zn. 2 Tz 6/88.

profesionálem či řidičem středního věku s mnohaletou praxí a řidičem vyššího věku, který řídí vozidlo pouze příležitostně.¹¹⁰ Pokud jde o zákonné vymezení této povinnosti, tak tato je obsažena v § 5 odst. 1 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích může mít řadu podob. Mezi nejčastější patří bezesporu nedostatečná pozornost řidiče motorového vozidla vyvolaná náhlou krátkodobou ztrátou vědomí nebo bdělosti, tzv. mikrospánek či rozptýlení řidiče ve vozidle, kdy řidič svou pozornost soustředí na spolujezdce ve vozidle. Jde samozřejmě o výčet mající demonstrativní povahu a obsahující frekventované případy. Je-li na základě šetření indikován tzv. mikrospánek, je zapotřebí v rámci znaleckého zkoumání zjistit, zda osoba řidiče netrpí onemocněním, které by mohlo náhlou krátkodobou ztrátou vědomí nebo bdělosti evokovat. Pakliže výsledky znaleckého zkoumání vyzní negativně co do indikace takovéto poruchy, lze usuzovat, že řidič si byl vědom příznaků blížícího se spánku a byl schopen na toto adekvátně reagovat v podobě přerušování jízdy nebo učinění jiného vhodného opatření k zabránění tohoto nežádoucího účinku.¹¹¹

Samotnou skupinu porušení této důležité povinnosti představují střety motorových vozidel s chodci, kteří přecházejí vozovku v místech, která k tomu nejsou určena. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že takovéto střety mívají do značné míry velmi závažné následky v podobě vážných poranění či nezřídka letálního závěru na straně chodce. Jedním z důvodů bude bezesporu skutečnost, že řidič obecně nepředpokládá, že by mimo vyznačená místa či v jejich blízkosti přecházeli nějakí chodci. V tomto ohledu je však nutno posuzovat zda, byť místo nebylo označeno jako přechod pro chodce či se v jeho blízkosti nenacházel přechod pro chodce, bylo možno pohyb osob předpokládat. Odlišná pak bude situace, vynoří-li se chodec na odlehlém místě z houští, které přímo navazuje na jízdní koridor řidiče, do kterého posléze přímo vstoupí a situace, kdy se v blízkosti pozemní komunikaci nachází staveniště či nákupní zóna, kde je možno pohyb osob předpokládat. Problematické jsou střety motorových vozidel a chodců na pozemní komunikaci mimo obec. Tyto ve velkém množství případů mají letální závěr,

¹¹⁰ Kovalčíková, D., Štandera, J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 138.

¹¹¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 21.1.1985, sp. zn. 3 Tz 35/84.

neboť motorové vozidlo, resp. jeho rychlost, není-li v důsledku nějaké změny na pozemní komunikaci snížena, je v tomto ohledu způsobilá vyvolat smrtelná poranění chodce. Nelze však říci, že by ke smrtelnému zranění nemohlo dojít při rychlosti do 50 km/h. Bohužel i tyto případy jsou poměrně časté, neboť u tohoto typu střetů dochází mj. k působení energie přední části vozidla na hlavu chodce, což mívá fatální následky. Lze obecně říci, že primárně v okamžiku střetu působí na chodce kinetická energie nárazníku či přední části přední kapoty, v důsledku čehož dochází k podražení těla a toto pak dopadá na přední kapotu, kdy hlava naráží na přední sklo. Z polohy nárazu hlavy na přední sklo, pak lze předběžně a orientačně odhadnout rychlost motorového vozidla, neboť čím je jeho rychlost větší, tím výše na předním skle dochází k jeho kontaktu s hlavou chodce. Při vyšších rychlostech zhruba kolem 80 km/h tělo chodce přelétá v důsledku nárazu přes vozidlo. Uvedené se samozřejmě může odlišovat, kdy na pohyb těla chodce má vliv tvar přední části vozidla, velikost vozidla, výška a hmotnost chodce, postavení chodce ve vztahu k přední části motorového vozidla v okamžiku střetu a další.¹¹² V této souvislosti je v případě smrti chodce zapotřebí, aby znalci z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství provedli soudně lékařskou pitvu, kde by se zaměřili mimo jiné na to, na kterou část těla působilo vozidlo primárně. Obvykle tou částí bývají dolní končetiny, resp. jejich vnější strany kolem úrovně kolenní jamky, ale samozřejmě toto je modifikováno výškou chodce, velikostí vozidla, tvarem přední části vozidla apod. Toto zjištění pak slouží k tomu, aby na jeho základě bylo možno konstatovat, jakým směrem se chodec při přecházení vozovky pohyboval a jaké bylo jeho postavení na pozemní komunikaci v době střetu. Toto lze do jisté míry dovodit i od směru oděru podrážky obuvi, neboť na ní lze vysledovat rýhy vzniklé v důsledku tření po povrchu komunikace v okamžiku střetu chodce s vozidlem. Ze směru oděru, resp. rýh na podrážce obuvi taktéž vyčteme postavení chodce v době střetu a jeho pravděpodobnou trajektorii pohybu před nehodou. Tato byt' pro někoho nepodstatná skutečnost je velice důležitá pro samotné posouzení věci, neboť mnohdy řidič

¹¹² Odborná literatura (Kvapilová, H., Dogoši, M. Soudní lékařství pro právníky. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2007, s. 166.) uvádí, že při kontaktu chodce s motorovým vozidlem při rychlosti 50 km/h dochází u normálně vzrostlé osoby zpravidla k nárazu na čelní sklo a v případě rychlosti 60 km/h a vyšší dochází ke kontaktu chodce se střechou vozidla. Uvedené je samozřejmě chápáno modelově a nelze podle toho posuzovat všechny střety chodců a motorových vozidel. Jde tedy o údaje poněkud odlišné, než ty které jsem si dovolil uvést shora, jakožto poznatky, k nimž jsem dospěl z vlastní praxe. Musím však znovu poznamenat, že jde pouze o orientační údaje, které je potřeba vnímat ve světle konkrétních skutkových okolností.

motorového vozidla není schopen říci, zda chodec přecházel vozovku zleva či zprava, nebo se výpovědi řidiče a svědků události rozcházejí. Je totiž odlišné, zda chodec přecházel vozovku zprava ve směru jízdy řidiče či zleva, protože pakliže chodec přechází na neoznačeném místě zprava ve směru jízdy řidiče a náhle se vynoří ze křoví navazujícího bezprostředně na pozemní komunikaci těsně před přijíždějícím vozidlem, nelze z tohoto usuzovat na porušení shora uvedené povinnosti a vůbec subjektivní stránku zavinění u řidiče motorového vozidla. Odlišná situace však může nastat v případech, kdy chodec přechází zleva ve směru jízdy řidiče a tento má možnost jej vnímat v protisměrném pruhu a může na tuto skutečnost nějakým adekvátním způsobem reagovat.

Pro zajímavost mohu uvést, že osobní motorová vozidla, která mají přední nárazník v nižší poloze a přední část přední kapoty oblého tvaru, nezpůsobují při střetu s dolními končetinami chodce na těchto závažnějších poranění, kdy mnohdy jde pouze o nepatrné exkoriace či krevní hematomy.¹¹³ Vzhledem k tomu, že na končetiny není v tomto okamžiku ze strany nárazníku a přední části vozidla vyvíjena taková síla, je pak náraz ostatních částí těla zejména hlavy na přední část kapoty a přední sklo mnohem intenzivnější. V případě střetu motorového vozidla a chodce je vždy nezbytné zajistit oděv chodce, který jednak může nést stopy způsobené kontaktem s motorovým vozidlem, a současně, což je velice důležité, je důležitým a významným faktorem při posuzování výhledových poměrů řidiče a s tím spojenou možností na chodce adekvátním způsobem reagovat. Pokud jde o oděv chodce, tak tento důkaz je významný zejména za ztížených podmínek viditelnosti, tedy zejména za tmy, šera apod.

Pokud jde o závažnost způsobených následků, resp. poranění chodců vzniklých při střetu s motorovým vozidlem, tak lze obecně konstatovat, že nejvíce rizikovou skupinou jsou děti do devátého roku života, neboť tyto jsou velmi aktivní a liknaví k dodržování náležité obezřetnosti ve vztahu k pravidlům provozu na pozemních komunikacích. Velice negativní faktor pak samozřejmě představují i jejich tělesné parametry, neboť

¹¹³ Nutno však podotknout, že toto lze vysledovat v případech, kdy je náraz motorového vozidla vedený pod těžiště chodce, tedy v případě střetů dospělých normálně vzrostlých osob s motorovým vozidlem. Jiná situace nastává, pokud dojde ke střetu dítěte či osoby menšího vzrůstu s motorovým vozidlem, kdy náraz motorového vozidla je vedený pod jejich těžiště, čemuž samozřejmě odpovídají i způsobená poranění a jejich lokace, tedy zejména v oblasti břicha a hrudníku.

Kvapilová, H., Dogoši, M. Soudní lékařství pro právníky. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2007, s. 166.

vhledem ke své výšce u nich dochází k velmi těžkým poraněním. Současně je po jejich střetu s motorovým vozidlem velmi časté i jejich následné přejetí tímto vozidlem. Dospělé osoby do 30 let věku pak vykazují optimální rezistenci vůči násilnému působení motorového vozidla při střetu s ním a z toho lze dovodit i méně závažnější následky, což samozřejmě vždy závisí na konkrétních okolnostech. Největší mortalitu vykazují střety motorových vozidel s osobami staršími 80 let. Tento fakt je dán zejména chorobnými orgánovými změnami v organizmu těchto osob, v důsledku čehož dochází i při malém poranění při střetu s motorovým vozidlem k těžkému postižení, které ve spojení s právě s chorobnými patologickými změnami v organizmu v procesu stárnutí, může vést k fatálnímu následku.¹¹⁴

V souvislosti s porušením této důležité povinnosti nastíním příklad z praxe, kdy řidič motorového vozidla jedoucího v obci srazil na přehledném úseku podnapilého chodce. Nehoda se stala ve večerních hodinách, kdy s ohledem na zimní období byla již tma. Chodec se bezprostředně před střetem rozhodl přejít vozovku mimo přechod pro chodce, přičemž místo odkud vycházel na pozemní komunikaci, bylo částečně osvětleno reklamní cedulí. Chodec byl oblečen do světlého oblečení. Jelikož poškozený následně po dopravní nehodě, nikoli však na následky střetu zemřel, byl skutkový stav reprodukován zejména výpovědí řidiče. V důsledku toho byl státním zástupcem formou opatření dán pokyn k realizaci vyšetřovacího pokusu ve smyslu § 104c tr. řádu, který ukázal, že ačkoli chodec přecházel pozemní komunikaci v místě, kde jej nemohl řidič objektivně očekávat, musel jej však v dostatečné vzdálenosti na to, aby mohl zastavit a střetu tak zabránit, vidět. Toto zjištění podtrhla i barva oblečení poškozeného, které bylo dostatečně viditelné, dále částečné osvětlení místa, odkud chodec na vozovku vcházel, přilehlé okolí pozemní komunikace, které nebylo zarostlé křovím ani ničím, co by znemožnilo včasnou indikaci chodce řidičem motorového vozidla a současně i skutečnost, že chodec přecházel z pohledu řidiče zleva doprava, tedy při vstupu na vozovku nevstoupil rovnou do jízdního koridoru řidiče, ale do místa střetu přešel přes protisměrný jízdní pruh. Takto zjištěné výhledové poměry, pak vedly k závěru, že tento mohl dostatečně a včas na chodce adekvátním způsobem reagovat.

¹¹⁴ Kvapilová, H., Dogoši, M. Soudní lékařství pro právníky. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2007, s. 165 -167.

Kromě střetu motorového vozidla s chodcem přecházejícím po pozemní komunikaci lze v praxi vysledovat i případy, kdy dochází ke střetu motorového vozidla s chodcem, který leží na pozemní komunikaci, přičemž důvodem bývá často opilost či náhlá zdravotní indispozice. Tyto případy přejetí chodce pak ve většině případů končí jeho smrtí. V těchto případech hraje při posouzení skutkového stavu věci důležitou roli provedení vyšetřovacího pokusu podle § 104c tr. řádu, který bude zaměřen na výhledové poměry řidiče motorového vozidla, tedy zda mohl chodce nacházejícího se na pozemní komunikaci vidět a v závislosti na tom na tuto překážku náležitě reagovat. V průběhu vyšetřovacího pokusu je pak zapotřebí zaměřit se na oblečení poškozeného, jeho polohu, terén pozemní komunikace, v případě snížené viditelnosti či tmy také na dosvit potkávacích či dálkových světel motorového vozidla, osvětlení pozemní komunikace a další. V souvislosti s tímto typem silničních dopravních nehod řidiči motorových vozidel často uvádějí, že na vozovce poškozeného vůbec neviděli, pouze zaznamenali drobný otřes během jízdy, který by přirovnali k přejetí přes nějakou drobnou překážku. Kromě těchto zmíněných typových případů, kdy dochází v důsledku nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování dopravní situace ze strany řidiče motorového vozidla ke střetu s chodcem nutno přiřadit případy, kdy dochází ke střetu vozidla s chodcem, resp. řidičem jiného vozidla, který buďto v důsledku kolize svého vozidla nebo z jiného důvodu toto odstaví na kraji pozemní komunikace a pohybuje se kolem tohoto vozidla. Typickým prostředím tohoto typu dopravních nehod bývají dálnice.

Pokud jde o důležité porušení povinnosti nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích, tak lze říci, že jde o poměrně častý případ porušení důležité povinnosti. V případě porušení této důležité povinnosti ve vztahu k chodci přecházejícímu pozemní komunikaci mimo místa k tomu určená a za tímto účelem i označená, se nezdá setkávat s případy, kdy řidič z místa dopravní nehody ujede, což samo o sobě zakládá za splnění zákonných podmínek obsažených v § 151 tr. zákoníku, trestněprávní odpovědnost za přečin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, o čemž bude pojednáno samostatně v jedné z následujících kapitol. Závěrem nutno říci, že silniční dopravní nehody způsobené střetem motorového vozidla s chodcem patří co do dokazování k těm nejsložitějším.

2.1.11. Držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo jiného záznamového zařízení

Toto porušení důležité povinnosti upravené v § 7 odst. 1 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů by se dalo označit za speciální případ nevěnování se plně řízení motorového vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích.¹¹⁵ Do současné doby jsem se ve své praxi s tímto porušením důležité povinnosti nesetkal.

2.1.12. Neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání

Přednost chodců na přechodech pro chodce byla a dle mého názoru je i v současné době u značné části populace vnímána jako absolutní a bezvýjimečná. Svůj podíl na tom měla v minulosti i prezentace této problematiky v médiích, která mezi veřejností na přelomu roku 1999 a 2000 rozšířila neúplnou představu založenou na absolutním právu přednosti chodců na přechodech pro chodce. V reakci na to, pak došlo k razantnímu nárůstu silničních dopravních nehod tohoto typu. Postupem času, kdy z podvědomí veřejnosti postupně mizela ona představa absolutní přednosti, dopravních nehod tohoto typu ubylo. Přesto však dopravní nehody s účastí chodců bývají velmi časté.¹¹⁶

Z ustanovení § 5 odst. 1 písm. h) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, se konstatuje, že řidič je povinen snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucí stejným směrem. Podle § 5 odst. 2 písm. f) citovaného zákona řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby

¹¹⁵ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 12.

¹¹⁶ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 23.

je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje. Pokud jde o prolomení absolutní přednosti chodců na přechodech pro chodce ve vztahu k řidičům tramvaje, tak toto je jednak dáno tím, že tramvaj slouží jako prostředek hromadné přepravy osob a tudíž je zde vysloven zájem na jeho řádné plynulosti a současně je potřeba zohlednit i hmotnost tramvaje a s tím související délku brzdné dráhy potřebnou pro její zastavení. Užije-li jiné motorové vozidlo k jízdě tramvajový pás, nevztahuje se na něj výjimka daná tramvaji a případnou kolizi s chodcem tím nelze v žádném případě omlouvat. Ve vztahu chování chodců je pak potřeba zmínit velice důležité ustanovení § 54 odst. 3 předposlední věty zákona o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, kde se chodci výslovně zakazuje vstoupit na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem.¹¹⁷ Pokud jde o okamžik oné bezprostřednosti, tak toto klade na chodce požadavek určité opatrnosti při přecházení přechodu pro chodce, neboť nelze na tento vstupovat svéhlavě se zarytým přesvědčením o absolutním právu přednosti. Takovéto jednání by se dalo připodobnit k počínu sebevraha, který využije destruktivní síly motorového vozidla ke spáchání sebevraždy. V souvislosti s bezprostředním vstupem chodců na pozemní komunikace je vždy zapotřebí přesně určit místo střetu chodce a motorového vozidla, neboť čím blíže ke kraji pozemní komunikace ke střetu došlo, tím je otevřenější varianta bezprostředního vstupu chodce na pozemní komunikaci, na což již řidič motorového vozidla nemohl adekvátním způsobem náležitě reagovat. Toto samozřejmě úzce koreluje s výhledovými poměry a možnostmi řidiče, zejména v případech, kdy tento mění směr jízdy na pozemní komunikaci, přes kterou přechází chodec. Pro ilustraci si dovoluji nastínit následující modelovou situaci odehrávající se na křižovatce ve tvaru písmene T, kdy řidič motorového vozidla jedoucí po hlavní pozemní komunikaci odbočuje na vedlejší pozemní komunikaci, po které přechází chodec. Takovýto řidič v průběhu odbočujícího manévru nejprve vnímá jízdní koridor, do kterého odbočuje a s postupným dokončováním odbočovacího manévru i protisměrný jízdní koridor na vedlejší pozemní komunikaci. Z toho lze tedy dovodit, že chodce, který se nachází v jeho směru jízdy, spatří o nepatrný okamžik dříve než chodce, který se nachází v protisměrné části pozemní komunikace, na kterou odbočuje,

¹¹⁷ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 41 – 42, 47, 171.

zejména v blízkosti okraje vozovky. V tomto ohledu je pak nutné v případě nesrovnalostí za účelem podpoření skutkového stavu věci, provést vyšetřovací pokus ve smyslu § 104c tr. řádu zaměřený na zkoumání výhledových poměrů. Zmíněnou simulaci včetně závěrů z ní vyvozených však nelze jakkoli aplikačně paušalizovat a vždy je potřeba vnímat a posuzovat celou záležitost na základě přesné znalosti místa silniční dopravní nehody a jeho okolí.

Jak již bylo konstatováno v jedné z předchozích podkapitol, střet motorového vozidla s chodcem mívá velice často fatální následky. Zároveň pokud jde o dokazování, vyznačuje se tento typ silničních dopravních nehod obtížným a složitým dokazováním skutkového stavu věci.

2.1.13. Nedodržení bezpečné vzdálenosti

Podle dikce § 19 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích je řidič jedoucí za jiným vozidlem povinen ponechat za tímto bezpečnostní vzdálenost, aby se v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení mohl vyhnout srážce. Při stanovení či lépe řečeno odhadu bezpečné vzdálenosti je zapotřebí zohlednit druh pozemní komunikace, její stavební a dopravně technický stav, rychlost jízdy, hustotu provozu, povětrnostní podmínky, zkušenosti řidiče, výhledové poměry, technický stav vozidla apod.¹¹⁸ Dle mého názoru, stěžejním faktorem ze shora uvedeného demonstrativního výčtu jsou osobní zkušenosti řidiče. Právě řidič musí zvolit bezpečnou vzdálenost tak, aby tato s ohledem na plynulost provozu na pozemních komunikacích nebyla ani příliš velká a ani příliš malá.¹¹⁹

Porušení povinnosti dodržet bezpečnou vzdálenost řidičem vozidla dostalo punc porušení důležité povinnosti díky soudní judikatuře a to již v osmdesátých letech minulého století. V této souvislosti byl vysloven závěr, že řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem se nesmí spoléhat pouze na to, že snižování rychlosti jízdy vozidla před ním mu bude signalizováno brzdovými světly tohoto vozidla.¹²⁰ V této souvislosti by se

¹¹⁸ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 102 - 103.

¹¹⁹ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 103.

¹²⁰ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 28.3.1988, sp. zn. 11 Tz 9/88.

dalo hovořit o mírném zostření porušení této povinnosti ve vztahu k řidičům, jež jsou povinni dodržovat bezpečnostní vzdálenost. V praxi má toto bezesporu své opodstatnění, neboť od řidiče se očekává a požaduje, že bude vnímat dopravní situaci komplexně a v co největším rozsahu svého okolí a naopak se nebude zaměřovat a soustředit pouze na konkrétní možné indikátory dopravní situace, což brzdová světla vozidel jedoucích vpředu bezesporu jsou.

Zvýšené nebezpečí v tomto ohledu představují nákladní motorová vozidla, jejichž střet s osobními motorovými vozidly, způsobuje s ohledem na jejich rozdílnou velikost a hmotnost v porovnání s ostatními motorovými vozidly, vesměs závažnější následky, než v případech, kde na silniční dopravní nehodě neparticipují. V tomto ohledu je pak zapotřebí klást na řidiče nákladních motorových vozidel větší požadavky, neboť s ohledem na technické a hmotnostní parametry nákladních vozidel je zřejmé, že budou muset toto zohlednit při dodržování bezpečnostní vzdálenosti.

Z hlediska míry závažnosti způsobených následků bývají velmi závažné taktéž řetězové silniční dopravní nehody, kde primárním spouštěčem nehodového děje je právě i nedodržení bezpečné vzdálenosti. Závažnost způsobených následků pak nejvíce dopadá na vozidla, na která působí destruktivní síla jak zezadu tak i zepředu. Z hlediska znaleckého zkoumání je v případě řetězových silničních dopravních nehod pro posouzení průběhu nehodového děje nezbytné označit primární střet vozidel, tedy v tomto případě střet vozidla, jež nedodrželo bezpečnou vzdálenost, a vozidla před ním. Závěrem potřeba uvést, že není vyloučena kumulace jednotlivých případů porušení důležité povinnosti a nutno dodat, že v praxi jde o velice častý jev, neboť na způsobení silniční dopravní nehody může mít vliv celá řada příčin v podobě porušení důležitých povinností.

2.1.14. Předání řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínku stanovenou zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů v době držení řidičského oprávnění, nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla je snížena v důsledku zdravotního stavu

Ustanovení vymezující shora uvedené povinnosti, in concreto § 5 odst. 2 písm. d) a § 7 odst. 1 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou blanketní

povahy, neboť do jisté míry odkazují na ustanovení § 3 odst. 2 a odst. 3 citovaného zákona, přičemž zmíněné ustanovení § 7 odst. 1 písm. a) citovaného zákona pouze na odstavec třetí a § 5 odst. 2 písm. d) na druhý i třetí odstavec. V paragrafovém znění § 3 odst. 2 a odst. 3 pak nalezneme základní předpoklady pro řidiče v provozu na pozemních komunikacích, jejichž absence u osoby řidiče, jemuž bylo vozidlo svěřeno, zakládá ve vztahu k osobě, která vozidlo svěřila porušení důležité povinnosti shora uvedené. V této souvislosti nutno poznamenat, že ustanovení § 3 odst. 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích hovoří o řízení vozidla či jízdě na zvířeti, na druhou stranu třetí odstavec téhož paragrafu hovoří o motorovém vozidle, jehož vymezení podává § 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.¹²¹ Porušení této povinnosti však nelze směřovat s jednáním řidiče, které by v rovině trestně právní naplňovalo ve vztahu k osobě řidiče např. znaky přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku, popř. tomu odpovídající přestupkové jednání. V tomto případě jde o to, že vozidlo je předáno osobě, jež nesplňuje předpoklady stanovené v 3 odst. 2 a odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Pakliže někdo svěřil motorové vozidlo osobě, která není držitelem řidičského oprávnění, která není dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla či jízdě na zvířeti a další, je v případě užití kvalifikačního znaku porušení důležité povinnosti potřeba posoudit, zda osoba, jenž vozidlo svěřila, tuto skutečnost vylučující možnost řídit vozidlo či jet na zvířeti vzhledem k okolnostem a osobním poměrům vědět měla a mohla, tedy zda lze ve vztahu k této osobě dovozovat přinejmenším zavinění ve formě nevědomé nedbalosti. Bude tedy otázkou dokazování skutkového stavu věci, zda osoba svěřující jiné osobě např. motorové vozidlo o její případné indispozici k řízení věděla, popř. zda existují nějaké skutečnosti, ze kterých by toto mohla dovozovat, např. v případě ovlivnění alkoholem z motoriky, chování apod. Pakliže se porušení této důležité povinnosti nepodaří prokázat, nedojde ve vztahu k osobě, která jiné svěřila či půjčila za účelem jízdy vozidlo, k naplnění kvalifikačního znaku příslušné skutkové podstaty a jednání takové osoby bude posouzeno nanejvýš jako základní skutková podstata konkrétního

¹²¹ Z hlediska zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů se motorovým vozidlem rozumí nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.

trestného činu.¹²² V tomto ohledu se bude zřejmě jednat o případy, kdy osoba, která jinému vozidlo svěřila či půjčila za účelem jízdy, nemohla jakkoli indikovat nezpůsobilost takové osoby. V praxi si lze pod tímto představit např. svěření vozidla osobě, která není držitelem řidičského oprávnění, a svou způsobilost k řízení motorových vozidel prezentovala prostřednictvím padělaného řidičského průkazu.

Pokud se tedy prokáže alespoň nedbalostní zavinění řidiče spočívající ve svěření či půjčení vozidla jiné osobě, která je k řízení nezpůsobilá a tato svou jízdou způsobí silniční dopravní nehodu, jejímž škodlivým následkem je např. těžká újma na zdraví, odpovídají za tento škodlivý následek oba, tedy jak řidič vozidla, resp. osoba nezpůsobilá a současně i jeho provozovatel, který řízení této osobě svěřil nebo jí vozidlo půjčil, ačkoli věděl, že tato je k řízení nezpůsobilá.¹²³ Uvedené tedy zejména dopadá na případy, kdy někdo ve snaze vyhnout se případné trestní odpovědnosti např. řízení v důsledku podnapilosti, svěří vozidlo osobě nezpůsobilé s tím, že předpokládá, že její nezpůsobilost nedosahuje takové závažnosti, jako kdyby řídil on sám a tím by bylo možné částečně ospravedlnit i nezpůsobilost této osoby k řízení. Bylo by však nespravedlivé dovozovat odpovědnost za případně vzniklý škodlivý následek pouze ve vztahu k osobě, které bylo vozidlo svěřeno, neboť osoba, které vozidlo jinému svěřila, si musí být vědoma možných následků řízení vozidla osobou nezpůsobilou. Tyto a podobné myšlenkové konstrukce, byť se občas vyskytnou, naráží na skutečnost, že současná situace v provozu na pozemní komunikaci klade na účastníky značné nároky a proto nelze v tomto směru tolerovat jakékoli byť sebemenší excesy.

2.1.15. Řízení motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, zvláštního vozidla nebo jízdní soupravy bez zařazení rychlostního stupně¹²⁴

Kromě shora uvedeného tak nesmí učinit ani řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, pakliže je to nutné z hlediska bezpečné

¹²² Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 13.

¹²³ V této souvislosti možno poukázat na rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 19.4.1983, sp. zn. 11 Tz 11/83.

¹²⁴ Zvláštní vozidla resp. jejich druhy vymezuje zákon č. 56/2001 Sb., podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 3 odst. 3, podle kterého mezi tyto patří zemědělské a lesnické traktory včetně jejich přípojných vozidel, samojízdné pracovní stroje, přípojný pracovní stroje apod.

jízdy. Z jízdní a konstrukční povahy těchto vozidel pak lze jednoznačně dovodit smysl tohoto omezení, neboť jízdní vlastnosti ve spojení s jejich hmotností a s tím spojené reakce na nastalé překážky v provozu na pozemních komunikacích jsou odlišné a toto je potřeba pro účely bezpečného provozu na pozemních komunikacích zohlednit.

2.1.16. Řízení vozidla bez řidičského oprávnění nebo v době, kdy bylo řidiči řízení motorového vozidla zakázáno v soudním nebo správním řízení, bylo – li mu odňato pro zdravotní nezpůsobilost, dosáhl – li hranice hranici 12 bodů

Porušení shora citované důležité povinnosti dopadá na řidiče, kteří buďto vůbec nemají řidičské oprávnění, nebo toto z rozličných důvodů (viz dále) pozbyli či jim bylo odňato. Pro primo jde o situace, kdy je vozidlo řízeno řidičem, který není držitelem příslušného řidičského oprávnění, tedy nejde o řidiče v pravém slova smyslu, tedy o osobu, které bylo uděleno příslušné řidičské oprávnění po splnění podmínek uvedených v § 82 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je obsažen taxativní výčet podmínek nezbytných pro udělení a držení příslušného řidičského oprávnění. Jde tedy osoby, jenž nejsou vlastníky řidičského oprávnění.¹²⁵ Dle judikatury je k zachovávání pravidel provozu na pozemních komunikacích povinna i osoba, která řídí vozidlo, aniž by byla držitelem řidičského oprávnění. Porušení důležité povinnosti touto osobou pak zakládá skutečnost, že tato osoba nemá k řízení motorového vozidla potřebné schopnosti, jde – li o technickou zručnost a znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích. Nelze tedy porušení této důležité povinnosti vztahovat na každou osobu řídící bez řidičského oprávnění, zvláště prokázeli-li tato osoba techniku ovládání vozidla a znalost pravidel silničního provozu.¹²⁶ Ve světle tohoto rozhodnutí pak lze vysledovat i jakési rozšíření odpovědnosti za porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě na osoby, které nejsou držiteli řidičského oprávnění. Tyto osoby, jež však nejsou vlastníky řidičského oprávnění nelze jakkoli separovat znevýhodňovat na úkor ostatních držitelů řidičského oprávnění, neboť by došlo k vyvolání stavu nerovnosti a takovéto počínání by bylo zajisté nespravedlivé. Představme si v této souvislosti situaci, že jednáním osoby, která je držitelem řidičského oprávnění, dojde k porušení důležité povinnosti, což je okolnost podmiňující použití

¹²⁵ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 14.

¹²⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu SR ze dne 24.3.1977, sp. zn. 6 Tz 10/77.

vyšší trestní sazby. Stejného jednání by se pak dopustila i osoba, jež není držitelem řidičského oprávnění, přičemž tato by byla trestně odpovědná pouze v rovině základní skutkové podstaty s absencí kvalifikačního znaku v podobě porušení důležité povinnosti. Toto samo o sobě by bez dalšího vedlo ještě k dalšímu rozvolnění již tak nedisciplinované morálky na našich silnicích, neboť by došlo v negativním slova smyslu k posílení pozic osob nevlastnících řidičské oprávnění. Tento negativní jev by do jisté míry podpořil názory v tomto smyslu zejména u sociálně slabších vrstev, jejichž příslušníci by tak neměli motivaci a necítili toliko potřebu absolvovat kurz potřebný pro získání řidičského oprávnění, neboť co do finanční náročnosti jde o poměrně náročnou záležitost.

Porušení této důležité povinnosti však nelze dovozovat u osoby, která prokáže potřebnou technickou způsobilost pro řízení motorového vozidla současně i znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích. Pakliže u této osoby nepřistupuje v souvislosti s jejím jednáním porušení jiné porušení důležité povinnosti např. v podobě nesprávného předjíždění, nelze vůči této uplatňovat tento kvalifikační znak.

Trochu odlišnou situaci, než o jaké bylo pojednáno výše, pak představuje jednání, kdy je vozidlo řízeno osobou, která má v té době vysloven na základě rozhodnutí soudu či správního orgánu trest (sankci) zákazu řízení motorových vozidel. V praxi však může dojít i ke kumulaci a paralelního běhu trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel uloženého ze strany soudu a současně sankce uložené ze strany správního orgánu, neboť tyto běží na rozdíl od zákazů činnosti uložených soudem souběžně. Do skupiny těchto osob patří osoby, jež byly vlastníky řidičského oprávnění, ale kterým bylo řízení motorového vozidla ze zákonem stanovených důvodů zakázáno ať již v rovině správního trestání či trestně právní. Je sem potřeba ovšem zahrnout i osoby, které nejsou vlastníky řidičského oprávnění a kterým byl vysloven trest či sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel. Jde tedy o jakousi kombinaci první a druhé situace, kdy ve vztahu k osobě řídící motorové vozidlo přistupuje jak absence držení řidičského oprávnění, tak i zákaz řízení. Dalo by se tedy dovozovat, že způsobila - li by tato osoba následek nebezpečný pro lidský nebo zdraví, bylo by její jednání s ohledem na uvedené skutečnosti vážící se k její osobě o to závažnější. Ve vztahu k absenci držení řidičského oprávnění by za

splnění podmínek obsažených ve zmíněném rozhodnutí bylo možno rozhodnutí Nejvyššího soudu SR aplikovat.

V případech, kdy řidič, který má vysloven soudem zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, kde maximální přípustná doba trvání představuje 10 let, způsobí následek nebezpečný pro lidský život nebo zdraví a tohoto jednání se dopustí po několika letech výkonu zákazu trestu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, je potřeba v rámci aplikace tolerance jeho jednání ve světle citované judikatury posoudit, zda několikaletým výkonem trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel nedošlo ke ztrátě nebo podstatnému snížení technické zručnosti spočívající v řízení motorových vozidel a dále znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích. Ve vztahu k sankci zákazu řízení všech motorových vozidel ve správním řízení je potřeba zohlednit důvod uložení této sankce, tedy zda např. nebyla uložena za jednání spočívající v hrubé neznalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích.¹²⁷

Současně s touto problematikou vyvstává otázka, zda skutečnost, že dotyčné osobě byl vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel soudem či ve správním řízení, nebo jí bylo řidičské oprávnění odňato, posuzovat jako porušení důležité povinnosti u některého z trestných činů proti životu a zdraví a zároveň jako kvalifikační znak přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Vyjdeme – li však ze zásady zákazu dvojího přičítání, není tento postup dle mého názoru na místě, byť se v těchto případech jedná o porušení odlišných objektů. Pakliže by k porušení této důležité povinnosti nedošlo či by byla porušena jiná nebo další důležitá povinnost, jednání dotyčné osoby by pak vykazovalo jednočinný nestejnorodý souběh některého z trestných činů proti životu a zdraví, zahrnující kvalifikační znak v podobě porušení důležité povinnosti a přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Pakliže by šlo o osobu, jenž není držitelem řidičského oprávnění, její jednání by bylo možné nanejvýš posoudit jako přestupek, jelikož s účinností trestního zákoníku od 1.1.2010 absentuje ve zvláštní části skutková podstata řízení motorového vozidla bez

¹²⁷ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 14 - 15.

řidičského oprávnění, obsažená dříve v ustanovení § 180d tr. zákona č. 140/1961 Sb., účinného do 31.12.2009.

Otázka způsobilosti k řízení motorového vozidla jak po stránce technické zručnosti, tak i znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích, pak vyvstává za situace, kdy se s ohledem na následek způsobený řízením motorového vozidla touto osobou uvažuje o porušení důležité povinnosti ve vztahu k osobě, která pozbyla řidičské oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů ve smyslu § 123c odst. 7 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Samotný fakt dosažení 12 bodů pak může do značné míry indikovat a také vyvolat důvodné pochybnosti zejména o odborné způsobilosti řidiče motorového vozidla, neboť dosažení tohoto bodového limitu může svědčit jednak o liknavosti k dodržování pravidel na pozemních komunikacích, ale i taktéž o jejich neznalosti. Detailněji pak bylo o bodovém hodnocení řidičů pojednáno v první kapitole.

Absenci držení řidičského oprávnění a jeho pozbytí doplňuje situace, kdy řidič způsobí následek nebezpečný pro lidský život či zdraví, ačkoli má v té době odňaté řidičské oprávnění. Jde o případy vypočtené v § 94 odst. 1 písm. a), písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, které spočívají v pozbytí zdravotní a odborné způsobilosti. Pokud jde zcela o absenci zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, tak je otázka, do jaké míry lze tuto tolerovat u takového řidiče a ve světle judikatury toto neposuzovat jako porušení důležité povinnosti. Domnívám se, že bude zapotřebí v této souvislosti plně posoudit zdravotní stav řidiče ve vztahu k jeho schopnostem řídit motorové vozidlo. V případě odborné nezpůsobilosti pak není pochyb o naplnění kvalifikačního znaku v podobě porušení důležité povinnosti bez ohledu na uvedenou judikaturu.¹²⁸

Zvláštní případ bude bezesporu představovat jednání, kterým osoba nemající příslušné řidičské oprávnění, způsobí následek nebezpečný pro lidský život nebo zdraví. Příslušným řidičským oprávněním mám na mysli skutečnost, že není držitelem příslušné skupiny či podskupiny řidičského oprávnění. V této souvislosti je potřeba dodat, že odlišná bude situace tehdy, způsobí-li silniční dopravní nehodu osoba řídící motocykl nebo osoba řídící autobus, jestliže tato je např. držitelem pouze řidičského oprávnění

¹²⁸ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 14.

skupiny B, nebo není držitelem žádné skupiny ani podskupiny řidičského oprávnění. V takovýchto případech bude nutné ono dovozování oné technické zručnosti a odborné znalosti pravidel provozu na pozemních komunikacích posuzovat ve vztahu k náročnosti a požadavkům u jednotlivých skupin či podskupin řidičských oprávnění. Závěrem lze tedy dovodit, že mnohem snáze se bude dovozovat technická zdatnost a znalost pravidel silničního provozu řidiče ve vztahu k řízení motocyklu, než k řízení autobusu, jelikož s ohledem na charakter těchto dopravní prostředků budou v praxi vyžadovány i odlišné požadavky co do náročnosti na jejich řízení.

Ve světle shora uvedeného je zřejmé, že ačkoli konkrétní osoba není držitelem řidičského oprávnění, či jí toto bylo z rozličných důvodů odňato či jej pozbyla, nelze toto její jednání automaticky posuzovat jako porušení důležité povinnosti, pokud k tomu nepřistupuje jiné porušení důležité povinnosti např. v důsledku nedání přednosti v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, a vždy je nutné posoudit, zda má taková osoba náležitou technickou zručnost nezbytnou pro bezpečné řízení motorového vozidla a současně je znalá pravidel provozu na pozemních komunikacích.

2.1.17. Nedodržení směru a způsobu jízdy

Dle § 11 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích se na pozemní komunikaci jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. Uvedené ustanovení nedopadá na případy, kdy řidič s vozidlem vjede do protisměrného jízdního pruhu například v důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy při průjezdu zatáčkou, což je reprezentováno samostatným případem porušením důležité povinnosti. Stejně tak odlišně je potřeba posuzovat i případy náhlé krátkodobé ztráty vědomí či bdělosti, tzv. mikrospánek, v důsledku čehož může řidič nezřízeně přejet do protisměrného jízdního koridoru a protijedoucím vozidlům tak vytvořit náhlou překážku, na kterou nebudou moci adekvátně reagovat. Za zvláštní okolnosti zákon považuje např. výtluky, jiné nerovnosti na vozovce a další překážky jako odstavená vozidla, stavební materiál apod., v jejichž důsledku je řidič donucen přejet se svým vozidlem částečně nebo úplně do

protisměrného jízdního pruhu, přičemž nerespektuje přednost v jízdě protijedoucích vozidel a tyto v důsledku toho ohrozí či omezí.¹²⁹

Pokud jde o porušení této důležité povinnosti v praxi lze konstatovat, že nepatří mezi nejčastější, zároveň však nutno podotknout, že k jejímu rozmachu v negativním slova smyslu přispívá i katastrofální stav pozemních komunikací, zejména v podobě výtluků, vzniklých v zimním období, který se bohužel s ohledem na nedostatek finančních prostředků nedaří víceméně zlepšovat a uvést do odpovídajícího stavu.

2.1.18. Další případy porušení důležité povinnosti

Prezentovaný výčet jednotlivých případů porušení důležité povinnosti nelze považovat za taxativní, neboť ve světle příslušných judikатурních rozhodnutí existují i další případy. Tak například rozhodnutím Nejvyššího soudu ČR ze dne 4.12.2002, sp. zn. 6 Tdo 538/2002, bylo porušení pravidel silničního provozu cyklistou, v důsledku čehož došlo k silniční dopravní nehodě, byť se spoluzaviněním motorového vozidla zúčastněného na silniční dopravní nehodě, označeno za porušení důležité povinnosti. K dalším případům porušení důležité povinnosti patří např. otevření bočních dveří vozidla, či nastupování do něj, jestliže toto je způsobilé ohrozit ostatní účastníky silničního provozu a toto jednání je příčinou následku nebezpečného pro život a zdraví osob.¹³⁰ Z hlediska průběhu mechanismu nehodového děje je poměrně zajímavé porušení důležité povinnosti spočívající v nedodržení bezpečného odstupu při předjíždění jiného vozidla, neboli vytvoření tzv. vzdušného či větrného víru. Za porušení důležité povinnosti toto označil Nejvyšší soud ČR, když projednával případ řidiče nákladní soupravy složené z tahače a přívěsu, který předjížděl motocyklistu, přičemž v důsledku nedodržení bezpečného bočního odstupu došlo k vytvoření tzv. větrného víru, který vyvolal pád motocyklisty pod jedoucí nákladní soupravu, čemuž podlehl. Řidič nákladního vozidla tedy porušil důležitou povinnost uloženou mu v ustanovení § 17 odst. 5 písm. c) zák. č. 360/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého nesmí předjíždět, jestliže by

¹²⁹ Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, s. 85 - 86.

¹³⁰ Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 15, 24.

tím ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo jiné účastníky provozu.¹³¹ Z uvedeného tedy vyplývá, že v silničním provozu půjde zejména o vozidla nákladní, která jsou způsobilá vyvolat svým pohybem tzv. větrný vír. Ve vztahu k chodcům či motocyklistům jde dle mého názoru o pozitivní krok, neboť tito jsou mnohdy ze strany řidičů nákladních vozidel značně přehlíženi a omezováni.

Genezi v tomto ohledu nelze v žádném případě považovat za skončenou, neboť se budou neustále objevovat nové a nové případy porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, kterým soudní judikatura vtiskne punc porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě.

Na závěr uvádím pro ilustraci statistické údaje týkající se nejčastějších příčin silničních dopravních nehod v Ústeckém kraji v roce 2010, kde nejčastější příčina spočívající v nesprávném způsobu jízdy¹³² měla za následek 3 710 silničních dopravních nehod, 1 555 silničních dopravních nehod bylo zapříčiněno nepřiměřenou rychlostí, nedání přednosti v jízdě stálo za vznikem 1 077 silničních dopravních nehod, ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou zapříčinilo 432 silničních dopravních nehod a v důsledku nesprávného způsobu předjíždění došlo ke 142 silničním dopravním nehodám. Souhrnně oproti roku 2009 došlo k poklesu dopravní nehodovosti o 10,2 %.

133

¹³¹ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 10.9.2009, sp. zn. 3 Tdo 1046/2009.

¹³² Nesprávný způsob jízdy pro účely těchto statistických údajů v sobě zahrnuje nedodržení bezpečné vzdálenosti, jízdu po nesprávné straně pozemní komunikace, nezvládnutí řízení, otáčení a v neposlední řadě couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležité poučenou osobou.

¹³³ Zpráva o bezpečnostní situaci v Ústeckém kraji za rok 2010 ve srovnání s rokem 2009, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje 2010, s. 17.

3. Skutkové podstaty trestných činů v silniční dopravě

Jak již bylo v úvodní kapitole poznamenáno, skutkovým podstatám trestných činů v silniční dopravě, se ani v novém trestním zákoníku nedostalo soustředěné a koncentrované právní úpravy.¹³⁴ Následující podkapitoly jsem pojal jednak jako porovnání současné právní úpravy reprezentované tr. zákoníkem s úpravou obsaženou v tr. zákoně účinném do 31.12.2009 a jednak ve světle současných aplikačních problémů.

3.1. Trestné činy proti životu a zdraví spáchané na úseku trestné činnosti v silniční dopravě

V této skupině trestných činů došlo účinností trestního zákoníku v porovnáním s předešlou právní úpravou reprezentovanou trestním zákonem č. 140/1961 Sb., účinným do 31.12.2009 (dále jen tr. zákon) k nejradikálnějším změnám, neboť byla zavedena zcela nová skutková podstata přečinu usmrcení z nedbalosti obsažena v paragrafovém znění v § 143 tr. zákoníku. V předešlé právní úpravě byl smrtelný následek spolu se způsobením těžké újmy na zdraví obsažen v ustanovení § 224 tr. zákona. Trestní zákoník pak způsobení smrtelného následku z nedbalosti vyčlenil do samostatné skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti, kde oproti § 224 tr. zákona, došlo ke zpřísnění trestního postihu za způsobení smrtelného následku.¹³⁵ Podle důvodové zprávy k návrhu tr. zákoníku pojem „usmrcení“ v porovnání s termínem „vražda“ či „zabití“ mnohem lépe ve vztahu k chápání veřejnosti vyjadřuje skutečnost, že ke smrtelnému následku došlo z nedbalosti.¹³⁶ Nový trestní zákoník tak s ohledem na subjektivní stránku ve vztahu ke způsobení smrtelného následku rozlišuje zločin vraždy (§ 140 tr. zákoníku), zločin zabití (§ 141 tr. zákoníku) a citovaný přečin usmrcení z nedbalosti upravený v § 143 tr. zákoníku. Skutková podstata přečinu usmrcení z nedbalosti tak obsahuje oproti předešlé úpravě, kde bylo způsobení

¹³⁴ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 6.

¹³⁵ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 7.

¹³⁶ Důvodová zpráva k návrhu trestního zákoníku. Tisk 410 Poslanecké sněmovny. Aktuální volební období.

smrtelného následku de facto skryto, přesné označení způsobeného následku, což vnímám jako důraznější působení ve vztahu k pachateli ve smyslu individuální prevence.

Přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti obsažený v § 147 tr. zákoníku tak již obsahuje pouze následek v podobě způsobení těžké újmy na zdraví, přičemž s ohledem na vypuštění následku usmrcení došlo ve vztahu k předchozí právní úpravě obsažené v § 224 tr. zákona logicky ke snížení tr. sazeb u kvalifikovaných skutkových podstat. Skutková podstata přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 tr. zákoníku byla oproti předchozí právní úpravě obsažené v § 223 tr. zákona, rozšířena o způsobení následku v podobě ublížení na zdraví nejméně dvou osob v souvislosti s hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí, bezpečnosti práce, dopravy nebo hygieny. Ačkoli ustanovení § 224 tr. zákona, které zahrnovalo jak následek v podobě způsobení těžké újmy na zdraví, tak i usmrcení, dávalo rozmezím trestních sazeb jistý prostor pro odlišení závažnosti následku, je vyčlenění následku usmrcení z nedbalosti do samostatné skutkové podstaty dle mého názoru více než žádoucí. Zcela adekvátní a optimální je i s tím spojené zpřísnění trestní represe, neboť postihuje jednání, byť nedbalostní, kterým je zasahováno do nejdůležitějšího objektu chráněného trestním právem. O kvalifikačním znaku jakožto porušení důležité povinnosti, bylo dostatečně a rozsáhle pojednáno v předchozí kapitole.

3.2. Neposkytnutí pomoci podle § 150 tr. zákoníku a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku

Společným jmenovatelem těchto trestných činů je liknavost pachatele k životu a zdraví jiného člověka. V této souvislosti bych krátce pojednal o faktorech, jež se významně podílejí na reakcích osob zúčastněných na tzv. emergenčních situacích.¹³⁷ Provedenými výzkumy, které byly zaměřeny obecně na reakce zúčastněných osob na emergenční situaci, bylo zjištěno, že významným faktorem, který ovlivňuje

¹³⁷ Po pojmem emergenční situace rozumíme určitou nestandardní událost, kdy na jedné straně je přítomna osoba, která je vystavena nebezpečí či ohrožení života, zdraví či materiálních hodnot a na straně druhé se nachází osoba, která tuto událost vnímá a současně je v jejích možnostech vyvinout určitou aktivitu k odstranění či zmírnění následku ohrožení či nebezpečí ve vztahu ke druhé osobě. Chromý, J. Determinanty poskytování pomoci v emergenčních situacích (se zřetelem na kriminální věci). Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 37.

rozhodování o zásahu pomoci jinému člověku je počet osob přítomných na místě emergenční situace. Z výzkumu dále vyplynulo, že čím více osob je přítomných na místě emergenční situace, tím klesá pravděpodobnost poskytnutí pomoci. Tento ukazatel byl posléze nazván jako tzv. efekt přihlížejících (Bystander Effect).¹³⁸ V souvislosti s reakcí svědků nouzových situací je vhodné zmínit i tzv. teorii sociální výměny (Social Exchange Theory), podle které je pomoc druhému v nouzových situacích ovlivněna, případně podmíněna ohodnocením takového jednání, zejména v podobě ocenění, uznání apod.¹³⁹ Podle psycholožky Čírtkové, pak prosociální chování v podobě ochoty pomoci jinému v nouzové situaci, značně ovlivňuje aktuální psychický stav osoby, která by měla poskytnout potřebnou pomoc, míra empatie dotyčného, jeho postoj k morálním zásadám a v neposlední řadě i pocit kompetentnosti založený na subjektivním posouzení dotyčného ve vztahu k nouzové situaci.¹⁴⁰

Pro naše potřeby budeme za emergenční situaci považovat silniční dopravní nehodu, resp. její následky a to jednak z pohledu poskytnutí pomoci ze strany osob, jenž se na dopravní nehodě nepodíleli, a jednak ze strany těch, kteří se dopravní nehody účastnili, bez ohledu na skutečnost, zda silniční dopravní nehodu zavinili či nikoli. Pro primo jde o případy neposkytnutí pomoci podle § 150 tr. zákoníku, kdy oproti předešlé právní úpravě reprezentované tr. zákonem (tehdy upraveno v § 207 tr. zákona), došlo ke zpřísnění trestních sazeb. Z toho lze tedy vysledovat příznivý posun v oblasti důraznosti trestní represe ve vztahu k jednání, vyznačujícím se liknavostí ve vztahu k životu a zdraví jiného člověka. Pro secundo jde o skutkovou podstatu přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku upravenou v ustanovení § 151 tr. zákoníku, která se ve vztahu k přečinu neposkytnutí pomoci podle § 150 tr. zákoníku vyznačuje ve

¹³⁸ Konkrétní čísla pak udávají, že pakliže se na místě emergenční situace nacházela pouze jedna osoba, byla pomoc osobě nacházející se v nebezpečí či ohrožení poskytnuta v 85 %. V případě výskytu další osoby na místě emergenční situace se pravděpodobnost poskytnutí pomoci snížila na 65 % a v případě, kdy se na místě nouzové situace vyskytovali ještě čtyři další lidé, snížila se míra poskytnutí pomoci na pouhých 31 %. Ve vztahu k efektu přihlížejících je však potřeba poznamenat, že tento je ovlivňován do značné míry různými faktory jako např. vzájemná známost přihlížejících osob, znalost první pomoci u přihlížejících osob, či jejich vztah k osobě, jenž se nachází v nebezpečí ohrožení či nebezpečí. Chromý, J. Determinanty poskytování pomoci v emergenčních situacích (se zřetelem na kriminální věci). Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 38.

¹³⁹ Chromý, J. Determinanty poskytování pomoci v emergenčních situacích (se zřetelem na kriminální věci). Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 38.

¹⁴⁰ Chromý, J. Determinanty poskytování pomoci v emergenčních situacích (se zřetelem na kriminální věci). Státní zastupitelství, 2007, č. 12, s. 39.

vzájemném poměru speciality, který je založen na omezeném okruhu pachatelů, kdy těmito mohou být pouze řidiči dopravních prostředků, kteří měli na nehodě účast. Za možného pachatele se pak považuje každý, který se svým jednáním podílel na vzniku či průběhu silniční dopravní nehody bez ohledu zda tuto zavinil či nikoli. Povinnost poskytnout pomoc v tomto i předešlém případě odpadá, jestliže by dotyčnému či jiné osobě hrozilo nebezpečí.¹⁴¹ Stejně jako u obecné úpravy neposkytnutí pomoci, tak i u této skutkové podstaty došlo oproti předchozí právní úpravě (tr. zákon č. 140/1961 Sb., účinný do 31.12.2009, in concreto ustanovení § 208) ke zpřísnění trestní sazby, což je s ohledem na povahu a závažnost tohoto jednání adekvátní a potřebná změna.

V praxi pak dochází k různým kombinacím mající podobu vícečinných souběhů, zejména s trestnými činy proti životu a zdraví, kdy pachatel, resp. řidič dopravního prostředku způsobí svým jednáním dopravní nehodu, v důsledku čehož dojde např. k usmrcení osoby, načež z místa nehody následně odjede. Povaha a závažnost takového jednání, je dle mého názoru velice blízká způsobení silniční dopravní nehody s následkem v podobě usmrcení, pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Řidiče, jenž jako viníci z místa dopravní nehody bez poskytnutí pomoci odjedou, lze pro účely praxe rozdělit na dvě skupiny. V prvním případě jde o řidiče, kteří z místa nehody odjedou, ovšem za nějaký čas se ke způsobenému jednání přihlásí. Důvody následného doznání pak mohou být velice rozličné jako např. tíha svědomí, strach z odhalení, rozmluva s advokátem apod. Druhou skupinu pak reprezentují řidiči, kteří své jednání neoznámí. V případech, kdy řidič z místa nehody bez poskytnutí odjede je zapotřebí kalkulovat ze strany policie s různými možnými trasami úniku. V této souvislosti je nezbytné velice rychle přijmout pátrací opatření, zejména v podobě vytěžování obsluh čerpacích stanic nacházejících se v okolí místa dopravní nehody, zajištění kamerových záznamů z těchto čerpacích stanic, parkovišť, odstavných ploch, přilehlých měst a obcí a dalších prostor nacházejících se na trase možného úniku dotyčného řidiče. V případě, kdy je podezření na cizího státního příslušníka, či se v blízkosti nachází hraniční přechod, je potřeba tento vyrozumět a požádat jej o spolupráci při hledání osoby pachatele. Uvedené je potřeba realizovat co nejrychleji zejména proto, že pachatel, pokud není v důsledku silniční dopravní nehody nikterak omezen se svým vozidlem v další jízdě, což je časté zejména v případě srážky s chodcem, tento z místa

¹⁴¹ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 501 – 502.

bezprostředně ujíždí a před orgány policie má tak náskok. Často se stává, že následně zastaví po určité vzdálenosti na čerpací stanici, či na jiném odstavném místě, za účelem kontroly poškození vozidla. Jde – li o prostor, kde jsou přítomni svědci, nebo je prostor snímán kamerovým systémem, může to vést k jeho odhalení. Došlo – li k dopravní nehodě na dálnici, lze k odhalení pachatele účinně využít záznamy z mytných bran.

Za situace, kdy dojde ke srážce s chodcem, se řidiči, zejména nákladních vozidel, kteří z místa silniční dopravní nehody ujeli a následně se je podařilo ustanovit a vypátrat, často hájí tím, že si kolize s chodcem vůbec nevšimli, nebo náraz připisovali střetu se zvěří. Za těchto okolností pak přichází v úvahu realizace vyšetřovacího pokusu dle § 104c tr. řádu za nezbytné přítomnosti znalce z oboru doprava odvětví doprava silniční. Vhodná je i přítomnost znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství případně znalce z odvětví biomechanika. Samotný vyšetřovací pokus se pak uskutečňuje za pomoci figuríny, jež vykazuje parametry shodné s osobou poškozeného, zejména co do rozměrů a barvy oblečení.

Jak již jsem výše naznačil, v praxi mnohdy dochází k vícečinnému nestejnorodému souběhu trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku s některým z trestných činů proti životu a zdraví, např. přečinem těžké ublížení na zdraví z nedbalosti. V takovýchto případech je pak potřeba toto jednání posuzovat jako dva samostatné skutky, přičemž o každém je nutno rozhodnout samostatným výrokem. V tomto duchu je potřeba koncipovat i obžalobu¹⁴², neboť nelze do jedné skutkové věty zahrnout obojí jednání v tom smyslu, že po skutkovém vymezení jednání vykazujícího znaky přečinu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti uzavřeme skutkovou větu vymezením přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku lakonicky jako např. „ a z místa dopravní nehody ujel.“ Konkrétní skutkový popis jednání v podobě neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku je pak potřeba náležitě skutkově vymezit.

3.3. Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku

Z hlediska četnosti v porovnání s ostatními trestnými činy v silniční dopravě je přečin obecné ohrožení podle § 273 tr. zákoníku nejméně zastoupen. V porovnání

¹⁴² Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 22.2.1983, sp. zn. 3 Tz 3/83.

s předešlou právní úpravou reprezentovanou trestním zákonem, došlo v rámci stávající právní úpravy ke zpřísnění trestního postihu. Klíčovým pojmem resp. zákonným znakem této skutkové podstaty, jak již ze samotného označení skutkové podstaty vyplývá, je obecné nebezpečí. Tímto se rozumí situace, kdy v důsledku obecně nebezpečného jednání pachatele nastane nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Samotný rozsah ohrožení pak kvantitativně vychází z počtu lidí a škody, která hrozí lidem nebo majetku. V této souvislosti se praxe ustálila na tom, že musí být ohroženo nejméně sedm lidí (rozhodnutí č. 39/1982 Sb. rozh. tr.), přičemž těmto musí hrozit smrt nebo jiná těžká újma na zdraví.¹⁴³

V praxi se pak s přečinem obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku setkáváme zejména u havárií hromadných dopravních prostředků, které jsou obsazeny větším počtem lidí¹⁴⁴, avšak tohoto jednání se může dopustit i řidič osobního motorového vozidla, který např. vjede do skupiny lidí na autobusové zastávce. Časté jsou i případy nebezpečné a riskantní jízdy na dálnici, zejména jízdy v protisměru. V této souvislosti sama skutečnost, že motorové vozidlo jede na dálnici v protisměru, nestačí pro vyvození závěru o obecném nebezpečí. Za tímto účelem je potřeba jednání dotyčného řidiče posuzovat s ohledem na způsob jeho jízdy, jeho rychlost, délku jízdy a dobu jejího trvání, typ a hmotnost řízeného motorového vozidla, hustotu provozu v době jízdy, vyhodnocení možnosti skutečného střetu s jinými vozidly, charakter těchto vozidel a dalšími skutečnostmi vyplývajícími z konkrétní dopravní situace.¹⁴⁵ Lze tedy uzavřít, že dokazování těchto jednání je v praxi velmi složité a rozsáhlé a bezesporu se neobejde bez znaleckého zkoumání.

3.4. Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku

Skutková podstata přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky obsažená v ustanovení § 274 tr. zákoníku na rozdíl od předchozího vymezení této skutkové podstaty upravené v § 201 tr. zákona nepřevzala alternativní formu zavinění, jak tomu bylo dříve, neboť případy ovlivnění tzv. zbytkovým alkoholem, které by bylo možno

¹⁴³ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 676.

¹⁴⁴ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 678.

¹⁴⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 31.10.2007, sp. zn. 6 Tdo 1025/2007.

podřadit pod nedbalostní formu zavinění se v praxi téměř nevyskytovaly a pokud se objevily byly ve většině případech posuzovány jako nepřímý úmysl.¹⁴⁶ U stávající právní úpravy došlo současně k vypuštění kvalifikačního znaku v podobě tzv. přestupkové recidivy¹⁴⁷, která umožňovala důraznější postižení pachatelů, kteří byli za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postiženi na úseku správního trestání. Tento krok zákonodárce považují za nešťastný, zejména s ohledem na nedostatečnou represivní reakci ve vztahu ke speciálním recidivistům, byť v rovině správní. K důraznosti trestní represe přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky, zejména při naplnění zákonných znaků základní skutkové podstaty, nepřispívá ani dle mého názoru velice mírné vymezení trestního postihu. Právě otázka nedostatečného trestního postihu, nebyla zákonodárcem nikterak řešena, a proto byly trestní sazby z předešlé právní úpravy převzaté. Pro srovnání u přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, došlo oproti předchozí právní úpravě reprezentované tr. zákonem ke zvýšení horní hranice trestní sazby o jeden rok. Nabízí se tedy otázka, proč jednání spočívající v ohrožení pod vlivem návykové látky spáchané za podmínek obsažených v § 274 odst. 1 tr. zákoníku je postiženo pouze třetinovou trestní sazbou v porovnání s řízením motorového vozidla osobou, jenž má vysloven zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel či jí příslušné řidičské oprávnění bylo odňato podle zvláštního právního předpisu. Dle mého názoru vykazuje uvedené srovnání značně nevyvážený nepoměr co do rozsahu možného trestního postihu. V případě maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní jde vesměs o osoby, které jsou držiteli příslušného řidičského oprávnění, které jim bylo odňato, nebo jim byl vysloven zákaz činnosti právě v souvislosti s řízením motorových vozidel. Částečně se přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní dopouští i osoby, které nejsou držiteli příslušného řidičského oprávnění ani žádné jiné skupiny či podskupiny řidičského oprávnění. Nelze tedy dle mého názoru tvrdit, že řízení motorového vozidla osobou, jenž není vlastníkem příslušného či žádného řidičského oprávnění je jednání závažnější nežli řízení motorového vozidla osobou ovlivněnou alkoholem či jinou návykovou látkou postižitelnou podle § 274 tr. zákoníku. Jistou

¹⁴⁶ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 7.

¹⁴⁷ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 7.

výjimku, kdy jednání naplňující znaky přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku se svou závažností přibližuje závažnosti přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku, představují situace, kdy vozidlo řídí osoba vykazující absolutní neznalost pravidel provozu na pozemních komunikacích a praktického ovládání vozidla či osoba, které bylo ze zdravotních důvodů odňato řidičské oprávnění. Tyto případy maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní však nejsou v praxi až zase tak častým jevem v porovnání s řízením motorového vozidla v době zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel. Nadto rozpětí trestní sazby v § 337 odst. 1 tr. zákoníku umožňuje soudu na tento typ „maření“ adekvátně reagovat ve smyslu trestní represe. Ve světle shora uvedeného se tedy kromě nastíněných výjimek domnívám, že jízda řidičem ovlivněného návykovou látkou je mnohem závažnější, nežli řízení motorového vozidla osobou, již byl uložen zákaz činnosti či jí bylo odňato řidičské oprávnění, čemuž, jak již bylo uvedeno, v žádném případě neodpovídají vzájemným porovnáním trestní sazby těchto přečinů. V tomto smyslu se domnívám, že těmito úvahami by měl být veden i zákonodárce a na tento nesoulad by měl adekvátně reagovat, neboť horní maximální výše trestu odnětí svobody v trvání jednoho roku u přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku, mi přijde velice mírná. Lze sice oponovat, že jde o jednání mající ohrožující charakter, tedy bez vzniku škodlivého následku, na druhou stranu je však potřeba brát v potaz, že sama skutečnost, že nedojde ke způsobení škodlivého následku bývá do značné míry dílem šťastné náhody, díky které nedojde k porušení některého zájmu chráněného tr. zákoníkem. Pro účely trestání však nelze dovozovat možné následky a tyto přičítat pachateli. V této souvislosti dlužno dále dodat, že ani trestní sazba obsažená ve druhém odstavci není nikterak adekvátní ve vztahu ke způsobeným škodlivým následkům v rámci ovlivnění návykovou látkou. Jsem toho názoru, že konkrétně řízení motorových vozidel při ovlivnění návykovou látkou v rozsahu, který vylučuje způsobilost k této činnosti, je potřeba tvrdě postihovat, neboť nebude – li prostřednictvím nástrojů trestní represe ve vztahu k veřejnosti dán jasný signál v podobě přísné a nekompromisní trestní politiky státu ve vztahu k těmto jednáním, bude přístup veřejnosti k tomuto velice liknavý, což lze ostatně vypožorovat ze současné praxe, kdy se přečin ohrožení pod vlivem návykové látky, zejména v podobě naplnění znaků základní skutkové podstaty,

významnou měrou podílí na statistikách spáchané trestné činnosti.¹⁴⁸ De lege ferenda bych za přiměřené a akceptovatelné řešení v případě prvního odstavce považoval zvýšení horní hranice trestní sazby minimálně na tři léta při stanovení spodní hranice šesti měsíců. Logickým vyústěním s ohledem na toto zvýšení by pak bylo bezesporu zvýšení trestní sazby i v případě kvalifikované skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky, kde je v současné době stanovena trestní sazba v rozmezí šesti měsíců až tří let.

Procesní zvláštností přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky při naplnění základní skutkové podstaty je skutečnost, že v převážné části těchto jednání je vedeno zkrácené přípravné řízení ve smyslu § 179a a násl. tr. řádu.¹⁴⁹ V praxi jde zejména o případy, kdy ovlivnění bylo způsobeno alkoholem, tento je indikován opakovanou orientační dechovou zkouškou na přístroji značky Dräger Alkotest, přičemž skutkový stav je mnohdy dosvědčován i úředním záznamem policistů, kteří v něm popisují např. způsob jízdy, chování během kontroly apod., z čehož lze usuzovat na ovlivnění dotyčného řidiče návykovou látkou v míře ve stavu vylučujícím způsobilost. Převážná část takto vyřízených věcí končí ve zkráceném přípravném řízení ve formě podání návrhu na potrestání ve smyslu § 179c odst. 2 písm. a) tr. řádu. Pokud je konáno zkrácené přípravné řízení ve věcech, kde byla podezřelému odebrána krev za účelem jejího vyšetření na přítomnost alkoholu či jiné návykové látky, policejní orgán vyčká na výsledky vyšetření vzorku krve a v závislosti na výsledku tohoto vyšetření pak sdělí dotyčné osobě podezření. Výjimečně se stává, že podezření je sděleno bez ohledu na výsledky vyšetření vzorku krve, což pro konání zkráceného přípravného řízení není zrovna vhodné, neboť je potřeba reflektovat lhůtu podle § 179b odst. 4 tr. řádu, kterou je sice možné dle § 179f odst. 2 písm. a) tr. řádu prodloužit až o deset dní, každopádně striktní omezenost lhůtami se pak může negativně projevit na výsledcích vyšetření

¹⁴⁸ Ze statistického výkazu kriminality zpracovaného Policejním prezidiem ČR za období od 1.1.2011 do 31.3.2011 se konstatuje, že v tomto období bylo na našem území zjištěno celkem 2558 jednání vykazující znaky přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky a zločinu opilství (pozn. byt' jde o kumulaci údajů o spáchaných trestných činech jak ohrožení pod vlivem návykové látky tak opilství, podíl zločinu opilství na těchto údajích bude v porovnání s přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky bezesporu nesrovnatelně nižší), přičemž v případě 2 385 jednání bylo proti pachatelům vedeno trestní stíhání.

¹⁴⁹ V případě, že je ve věci konáno zkrácené přípravné řízení, je za účelem výkonu dozoru státního zástupce ve zkráceném přípravném řízení, vedena takováto trestní věc v rejstříku ZK. Pokyn obecné povahy Nejvyššího státního zástupce č. 7/2004 ze dne 25.10.2004, jímž se vydává kancelářský řád státního zastupitelství.

právě s ohledem na relativně krátkou dobu nutnou pro vyhodnocení samotného vzorku. Sami znalci z oboru zdravotnictví odvětví toxikologie uvádějí, že není vhodné provádět požadované vyšetření odebraného biologického materiálu, zde konkrétně nejčastěji krve, ve lhůtě, byť prodloužené, pro konání zkráceného přípravného řízení, když mnohdy je potřeba navíc analytické metody opakovat, na což pak nezbývá ve zkráceném přípravném řízení dostatečný časový prostor. Z těchto důvodů se v praxi přistupuje k první variantě, tedy sdělení podezření až po vyhodnocení odebraných vzorků.

Samotná trestní odpovědnost za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky je založena na podmínce, že pachatel jedná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, přičemž ve skutkové podstatě není *verbis expressis* stanovena konkrétní hodnota ovlivnění, při které nastupuje stav vylučující způsobilost. Posouzení intenzity ovlivnění co do vyloučení způsobilosti je pak otázkou řady faktorů, kdy záleží velmi na osobnostních rysech samotného řidiče, neboť lze konstatovat, že alkohol či jiné návykové látky působí na každého z nás rozdílně. V souladu s lékařskými poznatky pak bylo konstatováno, že stav vylučující způsobilost nastupuje u řidiče obecně vždy v okamžiku, kdy hladina alkoholu v krvi dosáhne hranice 1‰ (1 kg/kg alkoholu). Při dosažení této hranice ovlivnění alkoholem není žádná osoba schopna bezpečně řídit vozidlo. Onen stav vylučující způsobilost však může nastat i při hodnotách ovlivnění nižších nežli 1 ‰, přičemž tuto okolnost je potřeba vždy prokázat.¹⁵⁰ Ve stavu vylučujícím způsobilost se tak může nacházet i řidič, jemuž byla naměřena hladina alkoholu v krvi např. 0,85 ‰, přičemž tento nebyl zvyklý požívat alkohol a na základě jeho větší konzumace v rozsahu odpovídajícím naměřeným hodnotám došlo u něj k vyvolání stavu vylučujícím způsobilost. V současné době se k vyšetření ovlivnění alkoholem, jak již bylo zmíněno, používá nejčastěji přístroj zn. Dräger Alcotest a ke zjištění přítomnosti jiných návykových látek přístroj zn. Drugwipe 5+. V této souvislosti praxe naráží na povahu těchto primárních vyšetření, kdy tato mají povahu toliko orientační a tudíž je potřeba jejich výstupy dále potvrdit. Za tímto účelem se pak provádí další vyšetření zejména v podobě analýzy krve a v případě, kdy tato se z různých důvodů neprovádí (dotyčný odmítne vyšetření krve), jsou důležitým důkazem svědecké výpovědi policistů a svědků zejména o způsobu jízdy řidiče, chování během

¹⁵⁰ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 681.

kontroly, slovním vyjadřování a dále také výsledky šetření v restauračních zařízeních, popř. jiné důkazy svědčící o ovlivnění dotyčného řidiče. Na rozdíl od ovlivnění alkoholem v rozsahu vylučujícím způsobilost, který je u řidiče dán dosažením hladiny 1 ‰ alkoholu v krvi (tzv. absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla), přičemž v konkrétních případech může být hladina alkoholu v krvi i nižší (tzv. relativní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla)¹⁵¹, tak v případě ovlivnění jinými návykovými látkami zákon ani jiný právní předpis nestanoví, jaké množství jiných návykových látek zakládá ve smyslu ustanovení § 274 tr. zákoníku u řidiče motorového vozidla stav vylučující jeho způsobilost k řízení motorového vozidla. S ohledem na to je zapotřebí v každém jednotlivém případě posuzovat všechny rozhodné skutečnosti na základě výsledků dokazování v konkrétní věci.¹⁵²

Jak již bylo shora uvedeno, praxe se v současné době poměrně často potýká s problémem, kdy dotyčný odmítne orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu, či odběr krve pro účely vyšetření krevního séra.¹⁵³ V případě odmítnutí odběru biologického materiálu, kdy nejde o odběr krve a současně toto není spojeno se zásahem do tělesné integrity, umožňuje zákon v ustanovení § 114 tr. řádu v některých případech překonat odpor podezřelého po předchozím souhlasu státního zástupce. Pokud jde o provedení orientační dechové zkoušky na přítomnost alkoholu, domnívám se, že nejde v tomto smyslu o odběr biologického materiálu a tudíž nelze využít institut překonání odporu. Zároveň se však domnívám, že i kdyby bylo možné institut překonání odporu na toto vztáhnout, lze si po faktické stránce jen velice stěží představit překonání odporu podezřelého za účelem provedení orientační dechové zkoušky na alkohol, neboť dle mého názoru, nelze v takovýchto případech adekvátně v souladu s šetřením zdraví dotyčného řidiče, který se vehementně tomuto brání, zajistit, aby dýchal do měřicího přístroje, navíc po dobu několika vteřin. Jiná situace nastává v případě odmítnutí orientační analýzy na přítomnost jiných návykových látek, která se pro tyto účely provádí již zmíněným přístrojem zn. Drugwipe 5+, kdy vlastní vyšetření

¹⁵¹ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 681.

¹⁵² Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.5.2011, sp. zn. 8 Tdo 569/2011.

¹⁵³ Uvedená vyšetření se provádějí v souladu s ustanovením § 16 zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů.

spočívá v analýze slin či potu řidiče. V této souvislosti by bylo možné případný odpor překonat, na druhou stranu poznatky z praxe vypovídají, že toto se prakticky nevyužívá.

Ve světle těchto příčin pak dochází k již zmíněným situacím, kdy řidič vyzván k provedení orientační dechové zkoušky na alkohol, jsa si vědom předchozího požití alkoholu, tuto odmítne, přičemž tímto jednáním se vystavuje pouze postihu v rovině přestupků, in concreto podle § 125c odst. 1 písm. d) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Citované ustanovení se týká řidičů, jenž se odmítají přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podrobit orientační dechové zkoušce na alkohol za účelem zjištění ovlivnění alkoholem a v případě pozitivního výsledku orientační dechové zkoušky na alkohol, lékařskému vyšetření. Za tento přestupek pak takovému řidiči, resp. přestupci, hrozí pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a sankce zákazu činnosti od jednoho roku do dvou let. Výhodnost takového jednání oproti trestnímu postihu zároveň podporuje i skutečnost, že pravomocné správní rozhodnutí o přestupku nepodléhá evidenci v rejstříku trestů ČR. S přihlédnutím k těmto skutečnostem, je tedy navýsost zřejmá výhodnost odmítnutí orientační dechové zkoušky na alkohol, případně krevní zkoušky v případě pozitivního výsledku orientační dechové zkoušky na alkohol.

V souvislosti s trestní odpovědností za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky je tedy zřejmé, že v praxi existuje celá řada nedořešených problémů, které v mnohých případech řidiči využívají ve svůj prospěch.

3.5. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku

Na úvod lze konstatovat, že přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, se podílí značnou měrou na celkovém objemu kriminality, přičemž lze vysledovat i velmi častý fenomén v podobě speciální recidivy. Bez povšimnutí nemůže zůstat ani ta skutečnost, že v průběhu posledních několika let docházelo k častým novelizacím tohoto ustanovení, které se mj. týkaly zvýšení trestní sazby. Pro ilustraci do 31.12.2008 byla u tehdejšího trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona č.

140/1961 Sb., trestní sazba odnětí svobody do šesti měsíců. Od 1.1.2009 pak bylo možno za totéž jednání uložit trest odnětí svobody až na dvě léta a trestní zákoník s účinností od 1.1.2010 postihuje toto jednání trestní sazbou odnětí svobody až na tři léta. Osobně zastávám názor, že s ohledem na povahu a závažnost tohoto jednání je trestní sazba možná až zbytečně přísná, neboť porovnáme – li to s výší trestní sazby u přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku, dojdeme ke zjevnému nepoměru. Podrobněji ke vzájemnému srovnání těchto přečinů z pohledu trestní represe však bylo pojednáno již v předchozí kapitole. Závěrem se domnívám, že s ohledem na častý výskyt speciální recidivy by bylo de lege ferenda žádoucí kriminalizovat recidivu se zpětností tří let.

V souvislosti s účinností tr. zákoníku od 1.1.2010 vyvstala přirozeně celá řada aplikačních problémů. Nejinak tomu bylo i v případě přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 konkrétně odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Řeč je o tzv. vybodovaných řidičích, tedy řidičích, kteří dosáhli počtu 12 bodů a v závislosti na tom jim příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zašle oznámení o dosažení počtu 12 bodů a současně výzvu k odevzdání řidičského průkazu ve lhůtě do pěti pracovních dnů ode dne doručení oznámení. Takovýto řidič pak pozbývá řidičské oprávnění do pěti pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo oznámení doručeno.¹⁵⁴ Nesouhlasí – li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podle § 123f odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., podat písemně námitky k příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který záznam provedl. Tento pak buďto námitkám vyhoví a provede opravu záznamu či je zamítne. V tomto smyslu pak byla poměrně nejednotná praxe ohledně kriminalizace takovýchto řidičů, kteří buďto pozbyli řidičské oprávnění podle § 123c odst. 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích, nebo proti záznamu v registru řidičů podali bezúspěšně námitky. Skupina názorů odmítající kriminalizaci takovéhoho jednání argumentovala tím, že oznámení o dosažení počtu 12 bodů společně s výzvou nemá povahu rozhodnutí a jednalo by se tak o rozšiřování podmínek trestní odpovědnosti v rozporu se zásadou subsidiarity trestní represe. Opačný názorový proud naopak zastával názor, že oznámení o dosažení počtu 12 bodů je svou povahou rozhodnutím sui generis a tudíž

¹⁵⁴ viz § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

obdobou odnětí řidičského oprávnění jak má na mysli ustanovení § 337 odst. 1 písm.

a) tr. zákoníku. S tímto názorem se pak víceméně ztotožnilo i trestní kolegium Nejvyššího soudu.¹⁵⁵ S vysloveným závěrem Nejvyššího soudu ČR si dovoluji nesouhlasit, když se plně ztotožňuji s argumenty protichůdnými a v případě kriminalizace takového jednání mám za to, že jde o rozšiřování podmínek trestní odpovědnosti in malam partem.

Akceptujeme – li, že z materiálního pohledu lze oznámení o dosažení 12 bodů a výzvu k odevzdání řidičského průkazu považovat za rozhodnutí, je potřeba se vypořádat s dalším problémem, kterým je rozdílná terminologie, neboť trestní zákoník hovoří v již citovaném ustanovení o odnětí řidičského oprávnění s odkazem na jiný právní předpis¹⁵⁶ a zákon o provozu na pozemních komunikacích používá pro tzv. vybodované řidiče v § 123c odst. 3 termín pozbytí řidičského oprávnění. Tento nesoulad v legislativní formulaci pak v praxi naráží například na to, jakým způsobem formulovat právní větu v obžalobě, návrhu na potrestání, trestním příkazu či rozsudku. Pakliže bychom se drželi striktně litery zákona a rozlišovali termín odnětí řidičského oprávnění a jeho pozbytí, připadala by v úvahu formulace právní věty zhruba následovně ... „pro kterou mu bylo odňato řidičské oprávnění podle jiného právního předpisu per analogiám“ ... Uvedené však naráží na neurčitost a právní větu takto nelze v žádném případě formulovat. V praxi se proto pod pojmem odnětí řidičského oprávnění, rozumí i jeho odnětí. Na tento nesoulad reaguje nový vládní návrh zákona, kterým se v § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku za slovo „oprávnění“ vkládají slova „nebo pro kterou příslušné oprávnění pozbyl“.

V souvislosti s prokazování spáchání přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí se praxe mnohdy potýká s tím, že ačkoli dotyčná osoba řídila motorové vozidlo a měla uložen zákaz řízení všech motorových vozidel, její jednání není trestné. Uvedené dopadá na případy, kdy je zákaz činnosti uložen správním orgánem a správní rozhodnutí je doručeno přestupci tzv. fikcí, resp. uložením, jak má na mysli ustanovení

¹⁵⁵ Stanovisko Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.10.2010, sp. zn. Tpjn 302/2010.

¹⁵⁶ K odnětí řidičského oprávnění dochází podle § 94 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve dvou taxativně vypočtených případech. Konkrétně jestliže držitel řidičského oprávnění pozbyl zcela zdravotní způsobilost či způsobilost odbornou.

§ 24 odst. 1 správního řádu.¹⁵⁷ Ve vztahu k tomuto jednání nelze dovozovat subjektivní stránku dotyčného ve formě úmyslu a tedy dovozovat trestní odpovědnost podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku. Nicméně nezřídka se stává, že ačkoli bylo rozhodnutí správního orgánu doručeno tzv. fikcí, dotyčná osoba o sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel ví a tuto informaci sdělí policistům provádějícím kontrolu. V takovém případě, pakliže toto následně popírá, je potřeba zasahující policisty k tomuto vyslechnout jakožto svědky, přičemž od nich samotných je žádoucí, aby tyto poznatky náležitě zanesli do úředního záznamu.

V případě přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, ale i ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku obhajoba často argumentuje tím, že předmětné jednání není trestným činem, neboť naplňuje podmínky pro užití ustanovení o krajní nouzi podle § 28 tr. zákoníku. Typickou verzí je například nutný a bezodkladný transport jiné osoby k lékařskému ošetření. V těchto případech je potřeba v rámci dokazování zajistit lékařskou dokumentaci osoby, jejíž život a zdraví měly být ohroženy, výpis ze záznamu o přijatých oznámeních a výjezdech zdravotnické záchranné služby, zprávu mobilních operátorů o pokrytí dané oblasti telefonním signálem apod. Kromě tohoto se lze velmi často setkat také s tvrzením, že podezřelá osoba motorové vozidlo neřídila. Kromě dalších důkazů jako výsledků svědků, záznamů z kamerového systému apod. je vhodné, aby policejní orgán přímo na místě činu zadokumentoval pozici volantu a sedadla řidiče a toto porovnal s fyzickými proporcemi dotyčné osoby, kterou tam za tím účelem umístí a pořídí fotodokumentaci.

Ačkoli by se na první pohled zdálo, že dokazování těchto jednání je záležitostí triviální a rutinní, z vlastní praxe mohu říci, že tomu mnohdy tak není a trestní řízení bývá mnohdy provázeno rozsáhlým dokazováním. Závěrem lze dodat, že stejně jako v případě přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky tak i přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 tr. zákoníku je v převážné míře konáno zkrácené přípravné řízení ve smyslu § 179a tr. řádu.

¹⁵⁷ zákon č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů.

4. Dokazování trestné činnosti v silniční dopravě

4.1. Znalecké dokazování

Jak již bylo konstatováno, jedním ze specifíků trestné činnosti v silniční dopravě je závislost na znaleckém zkoumání zejména z odvětví silniční doprava, soudní lékařství, toxikologie a nezřídka i biomechaniky.¹⁵⁸ Jedinou výjimku tak představuje přečin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, kde se se znaleckým zkoumáním v praxi v podstatě nesetkáme. Obecně však praxe naráží na problém nedostatku finančních prostředků, kdy vyčleněné prostředky na znalecké dokazování neodpovídají potřebě, a proto mnohdy dochází ke konfliktům mezi policejním orgánem, poukazujícím na nedostatek prostředků a státním zastupitelstvím ohledně přibrání znalce a následného zpracování znaleckého posudku, kdy státnímu zástupci tak nezbývá nic jiného než policejnímu orgánu uložit přibrání znalce pokynem. Uvedené ztenčení finančních prostředků na výplatu znaleckého lze demonstrovat na údajích poskytnutých policejním orgánem Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, územního odboru, Služby kriminální policie a vyšetřování v Litoměřicích, ze kterých se dokládá, že v roce 2010 bylo zpracováno celkem 346 znaleckých posudků, což je nejmenší počet od roku 2005. Za tyto pak na znalečném bylo vyplaceno celkem 2 057 000 Kč, což je taktéž nejméně od roku 2005. Pro srovnání, nejvíce znaleckých posudků bylo zadáno v roce 2008, konkrétně 742, za což bylo na znalečném vyplaceno celkem 4 330 000 Kč. Za období od 1. ledna 2011 do 30. dubna 2011 bylo zpracováno celkem 86 znaleckých posudků a za tyto vyplaceno na znalečném 563 000 Kč. Klesavou tendenci pak vykazuje i počet znaleckých posudků zpracovaných v souvislosti s trestnou činností v silniční dopravě. Konkrétně v roce 2010 bylo z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství a odvětví toxikologie zpracováno 189 znaleckých posudků a z oboru doprava, odvětví doprava silniční 28 znaleckých posudků. Za tyto pak bylo vyplaceno v oboru zdravotnictví 1 439 000 Kč a v oboru doprava 247 000 Kč. V případě oboru zdravotnictví jde o nejnižší hodnoty od roku 2005. Za první čtyři měsíce roku 2011 bylo v oboru zdravotnictví zadáno celkem 38 a v oboru doprava celkem 9 znaleckých posudků, kdy celková částka na znalečném

¹⁵⁸ Přibrání znalce obecně upravuje ustanovení § 105 tr. řádu, nelze však opomenout ani ustanovení § 110 tr. řádu a § 116 tr. řádu.

za první třetinu roku 2011 pro obor zdravotnictví dosáhla částky 293 000 Kč a pro obor doprava 45 000 Kč.¹⁵⁹

Z uvedeného lze současně konstatovat, že znalecké posudky z oboru doprava patří k finančně nejnáročnějším, což samozřejmě o to více naráží na nedostatek finančních prostředků. Lze tedy jen doufat, že tato neúnosná situace nebude dále gradovat, neboť by tím došlo k výraznému omezení činnosti orgánů činných v trestním řízení v rámci dokazování v trestním řízení a hrozilo by nebezpečí, že rozhodnutí ve věci, které je v těchto případech velmi závislé na výsledcích znaleckého zkoumání, nebude odpovídat objektivnímu skutkovému stavu. Pokud jde o ustanovování znalců, tak obecně v praxi platí, že jsou ustanovováni orgány činnými v trestním řízení obecně bez jakéhokoli pořadí a systému. Důležitou roli zde hrají předchozí kladné zkušenosti s dotyčnými znalci.

Z hlediska základního rozdělení a zejména četnosti zastoupení byla znalecká činnost v silniční dopravě rozdělena do tří následujících podkapitol.

4.1.1. Zjišťování přítomnosti návykových látek

Zjišťování přítomnosti alkoholu či jiných návykových látek je v praxi velmi složité a dosti komplikované zejména s ohledem na validitu a přesnost orientačních vyšetření a současně možnost řidiče, těmto se vyhnout mnohdy bez následků v podobě trestního postihu. Zároveň je potřeba zdůraznit, že se praxe co do prokazování ovlivnění návykovou látkou poměrně různí.

Pokud jde o zjišťování přítomnosti alkoholu, tak toto se primárně provádí orientační dechovou zkouškou na přístroji zn. Dräger Alkotest.¹⁶⁰ Je-li test negativní, tento se dále

¹⁵⁹ Statistika byla získána a poskytnuta pro účely této práce policejním orgánem Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, Územního odboru Služby kriminální policie a vyšetřování Litoměřice, přičemž údaje o znaleckých posudcích z oboru zdravotnictví v sobě zahrnují pitvy a soudně lékařské expertízy i z jiné oblasti než trestné činnosti v silniční dopravě, např. násilné trestné činnosti.

¹⁶⁰ Analyzátoři alkoholu v dechu měří koncentraci alkoholových par ve vydechaném vzduchu, přičemž takto naměřené hodnoty jsou konvenčním způsobem přepočítávány na koncentraci alkoholu resp. etanolu v krvi. S ohledem na tento přepočet, kdy koeficient vychází toliko ze zprůměrovaných znaků a parametrů, je takto naměřená hodnota alkoholu v krvi považována za orientační, neboli metodu prvního záchyty, kterou je potřeba verifikovat tzv. rozhodčí metodou plynové chromatografie. Přepočítací koeficient v naší republice činí shodně jako ve Spolkové republice Německo, konkrétně 2100, přičemž

neopakuje. V případě pozitivního výsledku je test po pěti minutách opakován, a pokud je rozdíl předchozích dvou měření vyšší než 10 %, provádí se třetí měření, v opačném případě nikoli. Pokud rozdíl druhého a třetího výsledku měření převyšuje 10 %, je řidič vyzván k odbornému lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologických materiálů, resp. vzorku krevního séra, což může odmítnout a případný odpor nelze v souladu s ustanovením § 114 odst. 3 tr. řádu překonat ani s předchozím souhlasem státního zástupce. V případě silniční dopravní nehody, při které došlo k usmrcení, způsobení těžké újmy na zdraví, či jakémukoli zranění, je rovněž kromě orientační dechové zkoušky požadováno zároveň toxikologické vyšetření vzorku krevního séra.¹⁶¹

V případech, kdy je ovlivnění alkoholem indikováno pouze na základě pozitivních výsledků orientačních analyzátorů alkoholu v dechu, kdy následné vyšetření vzorku krve spojené s jejím odběrem řidič odmítl, je potřeba rozlišit, zda jde o značné ovlivnění či naměřené orientační hodnoty hraničí s hodnotou 1 ‰. Zejména v hraničních případech, kdy se naměřené hodnoty pohybují lehce nad hodnotou 1 ‰, je potřeba ze strany policie sepsat co nejpodrobnější úřední záznam o průběhu kontroly, chování řidiče, předchozího způsobu jeho jízdy, dále vyžádat vysvětlení od svědků, lékařů, ohledat náležitě vozidlo, zda se v něm nenachází nedopité či vypité lahve od alkoholu či provést šetření v okolních restauračních zařízeních. K popisu chování řidiče má policejní orgán k dispozici předtištěný formulář, kde zaznamenává zejména psychosenzomotorické jednání dotyčné osoby. Tyto všechny vypočtené důkazy pak vedle naměřených výsledků orientační dechové zkoušky vytváří důkazní podklad o ovlivnění řidiče návykovou látkou v rozsahu vylučujícím způsobilost, jak má na mysli ustanovení § 274 tr. zákoníku. Jde tedy o důkazní suplement výsledků toxikologického vyšetření krve. V případech, kdy naměřené výsledky získané orientační dechovou zkouškou vykazují hraniční hodnoty kolem 1 ‰ a nejsou k dispozici žádné jiné důkazy o ovlivnění řidiče v rozsahu, který by vylučoval jeho způsobilost, dostáváme se na tenký led, neboť nejčastěji používané přístroje zn. Dräger Alkotest jsou sice homologované, ovšem výsledek měření má toliko orientační povahu, kdy se připouští

v Holandsku činí 2300. Shodná výše koeficientu se Spolkovou republikou Německo je pak dána tou skutečností, že je u nás využíván dechový analyzátor zn. Dräger, pocházející od německého výrobce. Pošvář, J., Tichý, J. Analyzátory alkoholu v dechu, Český metrologický institut.

¹⁶¹ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, ze dne 4. 12. 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

odchylka maximálně 5%.¹⁶² Pakliže naměřené hodnoty v rámci opakovaného měření na přístroji zn. Dräger činí např. 1,04 ‰ a 1,02 ‰, jsou výsledky takového měření 4 a 2 % nad obecně uznávanou hranicí. Připustíme – li maximální odchylku 5 %, je zřejmé, že naměřené výsledky jsou v rámci povolené odchylky a tudíž nemůže být výsledek takového měření bez dalších důkazů dostatečný pro vyvození závěru o ovlivnění alkoholem dotyčného řidiče v požadovaném rozsahu, jenž by zakládal jeho trestní odpovědnost a v této souvislosti se uplatní zásada *in dubio pro reo*. Takovéto případy, pakliže jsou v podobě návrhu na potrestání či obžaloby podány na soud, končí ve většině případech podle § 222 odst. 2 tr. řádu postoupením správnímu orgánu, kterým by mohl být posouzen jako přestupek.

Pro objektivizaci shod či rozdílů naměřených výsledků prostřednictvím analyzátorů alkoholu v dechu a výsledků alkoholu v krvi stanovených metodou plynové chromatografie byla v roce 2009 zpracována rozsáhlá studie, na které se podílelo celkem 12 soudně lékařských a toxikologických pracovišť jak u nás tak i ze Slovenské republiky. V rámci této studie bylo porovnáno celkem 610 případů, avšak pouze u 127 případů (tj. 20,8 %) byla zjištěna shoda, tedy výsledek obou metod byl stejný. V ostatních případech se hodnoty naměřené dechovým analyzátozem a zjištěné metodou plynové chromatografie různě lišily od rozdílu 0,1 g/kg alkoholu až po rozdíl přesahující 5 g/kg alkoholu. Nejmarkantnější odchylky byly zaznamenány ve 42 případech (tj. 6,9 %), kdy rozdíl přesáhl 5 g/kg alkoholu.¹⁶³

Ačkoli je z uvedené studie zřejmé, že výsledky měření dechových analyzátorů mohou být zatíženy určitou nepřesností, je potřeba poznamenat, že v případě absence vyšetření krve nelze výsledek dechové zkoušky bez dalšího odmítnout z důvodu, již zmíněných nepřesností, pakliže jsou k dispozici jiné důkazy svědčící o ovlivnění dotyčného řidiče. Těmi jsou, jak již bylo zmíněno, svědecké výpovědi, lékařské zprávy, znalecké posudky apod.¹⁶⁴

V této souvislosti bych zmínil ještě žádost o lékařské a toxikologické vyšetření při podezření z ovlivnění návykovou látkou, kde se lékař vyjadřuje i k

¹⁶² viz Kalibrační protokol společnosti Dräger Safety s.r.o., se sídlem Pod Sychrovem I-64, Praha 10.

¹⁶³ Hirt, M. a kol. Mezirepubliková Česko – Slovenská studie korelace výsledků dechových analyzátorů a výsledků laboratorní analýzy při zjišťování hladiny alkoholu v krvi. Soudní lékařství, 2010, č. 1, s. 8 – 9.

¹⁶⁴ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.2.2000, sp. zn. 5 TZ 202/99.

psychosenzomotorice, a dále úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky před anebo během jízdy, který by měl být součástí výsledků měření dechovými analyzátory. Praxe je v tomto však poměrně nejednotná a proto lze v rámci územních odborů Policie ČR vysledovat rozdíly spočívající v tom, že někde je tento úřední záznam spolu s výsledky orientačních zkoušek obsažen ve spisovém materiálu a jinde nikoli. Oba tyto předtištěné formuláře slouží k dokumentaci psychosenzomotorických aspektů chování dotyčného s tím rozdílem, že žádost o lékařské a toxikologické vyšetření při podezření z ovlivnění návykovou látkou vyplňuje lékař a úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky před anebo během jízdy příslušník Policie ČR.

Osobně zastávám názor, že je – li orientační dechová zkouška několikrát opakována a naměřené rozdíly nevykazují markantní rozdíly, měly by tyto výsledky samy o sobě stačit k prokázání ovlivnění dotyčného v rozsahu vylučujícím způsobilost. Samozřejmě tím nemám na mysli hraniční hodnoty pohybující se kolem 1 ‰ alkoholu, kdy je potřeba výsledky dechového analyzátoru jakožto podpůrný důkaz nutně podpořit dalšími důkazy. Navíc pakliže míra ovlivnění přesahuje výrazněji 1 ‰ alkoholu, je ovlivnění markantní i z dalších ukazatelů jako např. zápach alkoholu z dechu, nekoordinovaná motorika, mnohomluvnost apod. Průkaznost orientačních dechových zvyšuje dle mého názoru i skutečnost, že v některých případech je orientační analýza prováděna nejprve ze strany strážníků městské policie a posléze po převzetí věci ještě ze strany Policie ČR. V praxi pak máme k dispozici např. čtyři nebo pět výsledků měření, které jestliže vykazují vzájemnou shodu a odpovídají svým časovým provedením přirozené resorpci alkoholu, lze je dle mého názoru plně akceptovat a vyvodit na jejich základě trestní odpovědnost dotyčného řidiče. V této souvislosti mám dále za to, že k prokazování ovlivnění alkoholem v rozsahu zakládajícím trestní odpovědnost by se soudy měly v rámci dokazování zabývat samotným provedením a postupem policistů při měření orientačním analyzátorem. Za tímto účelem by měli být dotyční policisté k tomuto vyslechnuti, a pokud by jejich postup při měření odpovídal postupu, tak jak je upraven v Závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a současně naměřené výsledky by s akceptací odchylky deklarované kalibračním protokolem zakládaly trestní

odpovědnost, nebylo by o trestněprávním jednání pachatele dle mého názoru žádných pochyb.

Pokud jde o podezření na přítomnost jiných návykových látek, tak za tímto účelem se provádí primárně orientační zkouška na přítomnost jiných návykových látek přístrojem zn. Drugwipe 5+, jenž jakožto metoda prvního záchytu analyzuje přítomnost pěti skupin omamných látek, konkrétně marihuany, kokainu, amfetaminu a jeho derivátů, opiátů a benzodiazepanu. Samotné vyšetření pak probíhá převážně ze slin dotyčného. V případě pozitivní detekce některé skupiny citovaných návykových látek se provádí odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu, zejména krve, neboť záchyt jiné návykové látky ve vzorku krve prokazuje ovlivnění dotyčné osoby v rozhodné době, resp. působení aktivních metabolitů té konkrétní návykové látky. Pokud jde o vyšetření vzorku moči, tak ze zjištěných hodnot nelze usuzovat na ovlivnění dotyčného jinou návykovou látkou v době spáchání protiprávního jednání, neboť moč je vylučující produkt organismu a pozitivní záchyt jiné návykové látky v moči pouze detekuje její požití v minulosti. Pro ilustraci například pervitin lze v moči zachytit zhruba do jednoho týdne po jeho aplikaci a marihuanu dokonce i za tři týdny. Indikátorem přítomnosti jiných návykových látek mohou být i vlasy, ovšem zde je situace stejná jako v předchozím případě u moči, když pozitivní záchyt jiné návykové látky ve vzorku moči ani vlasů nám neproazuje, že tato jiná návyková látka působila v době protiprávního jednání dotyčné osoby na její nervový systém. Navíc oproti moči podávají vlasy ještě vzdálenější obraz do minulosti, pokud jde o předchozí aplikaci jiných návykových látek.

Vzorek krevního séra je pak testován pouze toliko co do potvrzení přítomnosti konkrétní návykové látky detekované orientačním analyzátozem, neboť testování všech potencionálních návykových látek tzv. hmotnostní spektrometrií je poměrně nákladné a z toho důvodu je v praxi tato celková analýza velice výjimečná. V případě, že není pro nesouhlas podezřelého provedeno odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem krve na přítomnost jiné návykové látky a její přítomnost je tak detekována pouze orientačním analyzátozem a ve věci neexistují další důkazy, jež by podporovaly výsledek orientační zkoušky přístrojem zn. Drugwipe 5+, je toto z důkazního hlediska nedostačující. Důvodem je skutečnost, že jde o metodu prvního záchytu, jenž má toliko orientační

charakter a hrozí tedy buďto nebezpečí falešné positivity či případ opačný, kdy návyková látka, ačkoli bude obsažená v organismu, přístrojem zn. Drugwipe 5+ detekována nebude. V této souvislosti mi znalec z oboru zdravotnictví odvětví toxikologie uvedl, že se dosud nesetkal s případem, kdy by výsledek orientační zkoušky byl pozitivní a výsledek vyšetření krve negativní. Problém však může nastat v případě pozitivního výsledku orientační zkoušky na marihuanu, který indikuje jak přítomnost farmakologicky aktivní formy delta - 9 - THC, tak i přítomnost farmakologicky neaktivního metabolitu karboxy - delta - 9 - THC, který se nepodílí na stavu vylučujícím způsobnost. Podobná situace, kdy orientační dechová zkouška nerozlišuje farmakologicky aktivní a neaktivní formu, může nastat i v případě analýzy přítomnosti kokainu, kdy farmakologická aktivita jeho metabolitů je podstatně nižší než farmakologicky aktivních látek. Nutno však dodat, že v případě kokainu jde o oblast neprobádanou. Pakliže však výsledky orientačního analyzátoru korelují s dalšími důkazy, jako výpověďmi policistů a dalších svědků, zejména ohledně způsobu jízdy a chování řidiče, pak lze na základě těchto důkazů, jestliže se navzájem doplňují a nevytvářejí pochybnosti, učinit jednoznačný závěr o ovlivnění dotyčného v rozsahu vylučujícího způsobnost.

Obecně lze říci, že prokazování stavu vylučujícího způsobnost k řízení motorových vozidel způsobeného požitím jiných návykových látek, je v praxi mnohem náročnější, nežli v případě prokazování stavu vylučujícího způsobnost v důsledku předchozího požití alkoholu. Za této situace, kdy se dotyčný odmítne podrobit následnému vyšetření krve či moči na přítomnost jiných návykových látek, je na místě, přibrat ve věci znalce z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, aby ve věci vypracoval znalecký posudek či byl přítomen u hlavního líčení a v závislosti na provedených důkazech v podobě výsledku obžalovaného, policistů a dalších svědků, kdy je mu dovoleno těmto klást otázky, se k věci vyjádřil. V odůvodněných případech je vhodné s ohledem na posouzení popsaného jednání obviněného, přibrat ve věci znalce z oboru zdravotnictví, odvětví psychologie, aby se zabýval otázkou, zda jednání dotyčného řidiče koresponduje s modelem chování, který je typickou reakcí na požití té či oné návykové látky. Závěrem dlužno dodat, že stejně jako v případě prokazování ovlivnění alkoholem, tak i zde lze v praxi vypozařovat rozdílné přístupy a současně nároky na důkazní prostředky a dokazování obecně.

Ve světle shora uvedeného je zřejmé, že i otázka zjišťování ovlivnění alkoholem je velice problematická a praxe neustále naráží na problémy zejména v rovině důkazní, neboť jsou neustále namítány a rozporovány zejména výsledky orientačních dechových zkoušek. Další problém představuje již zmíněné odmítnutí orientační dechové zkoušky či vyšetření krve, což je velice častým negativním fenoménem současné doby. Pokud jde o zjišťování a posuzování ovlivnění jinými návykovými látkami, tak zde je situace co do dokazování ještě více složitější než v případě ovlivnění alkoholem, neboť žádný právní předpis ani zákon nestanoví, jaké množství jiných návykových látek zakládá ve smyslu § 274 tr. zákoníku u řidiče motorového vozidla stav vylučující způsobilost k řízení motorového vozidla. Závěrem lze shrnout, že tato dle mého názoru neutěšená situace týkající dokazování přítomnosti návykových látek vede k tomu, že, tato mnohdy skutkově jednoduchá trestná činnost je zdlouhavě prokazována, což má negativní dopad na délku trestního řízení a zatíženost orgánů činných v trestním řízení, které by se jinak mohli věnovat závažnější a sofistikovanější trestné činnosti. Současně lze uvést, že mnohé případy pak končí zproštěním v důsledku pochybností či postoupení věci jinému orgánu, kterým by mohl být posouzen jako přestupek. Uvedené pak bezesporu nikterak nepůsobí jak na pachatele ve smyslu individuální prevence tak na ostatní veřejnost ve smyslu prevence generální. De lege ferenda by možným vyřešením této situace byl v případě pozitivního výsledku orientační analýzy návykových látek obligatorní odběr krve. V případě nesouhlasu, či nebezpečí spojeného s odběrem krve, by dotyčná osoba musela vyjádřit svůj souhlas s naměřenými hodnotami. Samotné výsledky orientační analýzy by pak stejně jako výsledky vyšetření krve byly považovány za objektivní důkaz prokazující ovlivnění dotyčného návykovou látkou. Obligatorní odběr krve však naráží na ochranu osobní integrity každého jednotlivce zakotvenou v čl. 7 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Za jednu z prvních vlašťovek v rámci zlepšení této situace lze považovat usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.4.2011, sp. zn. 7 Tdo 88/2011, kde se mj. Nejvyšší soud vypořádával s námitkou dovolatele, ve které namítal procesní nepoužitelnost Protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem, když odběr krve byl proveden za stavu jeho bezvědomí. Nejvyšší soud ve vztahu k uplatněné námitce upozornil, že v případě odběru krve je dotčená osoba povinna jej strpět, pakliže není spojen s nebezpečím pro její zdraví, přičemž za nesplnění této povinnosti může být postižena uložením pořádkové pokuty. V tomto případě byl dovolatel sice v bezvědomí

a odběr krve tak nemohl odmítnout, na druhou stranu však tento úkon nebyl spojen s nebezpečím pro jeho zdraví, když pro záchranu jeho života v důsledku způsobených zranění při dopravní nehodě, byl podroben daleko invazivnějším lékařským zákrokům, než je právě odběr krve.¹⁶⁵ V tomto ohledu si je potřeba uvědomit, že by mělo být zájmem celé společnosti, aby osoby, které řídily motorové vozidlo pod vlivem návykové látky, byly dočasně vyloučeny z provozu na pozemních komunikacích, kde by mohli příště způsobit závažný následek, neboť mnohdy je jen dílem souhry šťastných náhod, že v důsledku jednání takovéto osoby nedojde ke způsobení závažného následku.

4.1.2. Pitva a soudně lékařská expertíza

Pitva a další soudně lékařské expertízy nastupují v okamžiku, kdy v důsledku silniční dopravní nehody došlo ke smrtelnému následku či ke zranění osob či osoby. Pitvy se obecně diferencují na pitvy zdravotní a pitvy soudní, přičemž případy kdy se jaké provádí, vymezuje § 4 vyhl. ministerstva zdravotnictví ČSR č. 19/1988 Sb., o postupu při úmrtí a pohřebnictví. Podle § 115 odst. 1 tr. řádu musí být mrtvola prohlédnuta a pitvána v případě vzniku podezření, že smrt člověka byla způsobena trestným činem. Právě násilná příčina smrti je jedním z případů, kdy je dle citované vyhlášky prováděna soudní pitva a to dvěma lékaři z oddělení soudního lékařství v souladu s ustanovením § 105 odst. 4 tr. řádu. V těchto případech pitvu nařizuje orgán činný v trestním řízení, zejména policejní orgán. Přibraným znalcům z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství se pak v opatření stanoví otázky, které je potřeba posoudit a zodpovědět. V praxi se otázky kladené znalci mohou různě lišit zejména s ohledem na skutkový stav věci. Mezi standardní otázky pak patří zejména provedení vnější a vnitřní prohlídky mrtvol, včetně popisu poranění, jejich stáří, lokalizaci a vnitřní stav orgánů. V případě indikace poranění je potřeba stanovit mechanismus a pořadí jejich vzniku. Zároveň je potřeba stanovit dobu a příčinu smrti. Mezi specifické otázky pak patří například určení, na kterém místě ve vozidle se dotyčná osoba nacházela, zda byla připoutána bezpečnostními pásy, v případě sekundárních střetů, který střet vedl ke způsobení závažnějších poranění či smrti nebo zda při poskytnuté pomoci na místě dopravní nehody a následné léčbě nedošlo k jakémukoli pochybení,

¹⁶⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.4.2011, sp. zn. 7 Tdo 88/2011.

které by bylo v příčinné souvislosti s úmrtím dotyčné osoby.¹⁶⁶ Na závěr je pak dán prostor, aby se znalci vyjádřili k dalším skutečnostem majících vliv na celkové posouzení poranění či úmrtí. V případě usmrcení pak následuje odpověď v tom smyslu, že smrt dotyčné osoby byla způsobena v důsledku mnohočetných poranění, jenž byla neslučitelná se životem, a jednalo se o smrt násilnou. V případě podezření na požití návykové látky se současně přibere znalec z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, za účelem provedení rozboru krve v závislosti na množství alkoholu či toxických látek nebo případného provedení chemicko toxikologického vyšetření biologického materiálu zajištěného při pitvě. V případě, kdy vyvstane důvod toxikologického vyšetření, je automaticky provedena soudně lékařská pitva, přestože není v daném případě nutná a požadovaná. Pro ilustraci jde např. o situaci, kdy prokazatelný viník silniční dopravní nehody při této zahyne a současně dojde k totálnímu poškození jím řízeného vozidla včetně přepravovaného nákladu. Za těchto okolností není soudní pitva nutná. S ohledem na jím způsobenou škodu a její následné uplatnění ze strany vlastníka přepravovaného nákladu je pro případné civilní řízení ohledně náhrady škody důležité zjistit, zda byl řidič při jízdě ovlivněn návykovou látkou či nikoli a z těchto důvodů je potřeba u této osoby provést toxikologické vyšetření, které ovšem nelze provést v souběhu se zdravotní pitvou, ale musí být provedena pitva soudní. V konečném důsledku je tak znalcům účtováno znalečné za soudně lékařskou pitvu, byť její provedení nebylo nutné. Uvedené pak s sebou přináší řadu komplikací, zejména v podobě nedostatku finančních prostředků ze strany policie na znalečné, neboť náklady na soudní pitvu mohou až několikanásobně převýšit náklady na pitvu zdravotní, což samozřejmě může způsobit problémy v případech, kdy je soudní pitva nutná a žádoucí, ovšem nejsou na ní již potřebné finanční prostředky. Tímto se opět dostáváme k finančním aspektům náročnosti znaleckého dokazování, zde konkrétně zdravotních a soudních pitev. Pro ilustraci, náklady spojené se zdravotní pitvou se pohybují kolem 6.500 Kč, což je v porovnání s náklady na soudně lékařské pitvy, které se pohybují v rozmezí od 10 000 Kč do 30 000 Kč nesrovnatelně nižší. K uvedenému širokému rozmezí dlužno dodat, že toto je dáno zejména množstvím preparátů na histologické vyšetření, poplatky za využívání pitevní a laboratoře, kdy tyto jsou stanoveny konkrétním zdravotnickým ústavem (např. Masarykova nemocnice v Ústí nad Labem má s oddělením soudního

¹⁶⁶ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 328.

lékařství určenou částku 2.000 Kč za provedení jedné pitvy), množstvím spotřebovaného materiálu, odměnou sanitáře, poplatky za toxikologické vyšetření apod. Pro zajímavost pronájem toxikologických laboratoří je mnohem dražší, nežli pronájem piteven. Z uvedeného lze vysledovat, že se náklady na soudní pitvy v různých zdravotnických zařízeních různí. Současně je potřeba vzít v potaz skutečnost, že soudní pitvy jsou prováděny v těchto případech dvěma soudními znalci, kdy paušální částku ve výši 6.500 Kč dle přílohy vyhlášky ministerstva spravedlnosti č. 432/2002 Sb., kterou se mění vyhláška k provedení zákona o znalcích a tlumočnících a vyhláška, kterou se stanoví paušální částka nákladů trestního řízení. Pokud jde o již zmíněné problémy týkající se limitovaných prostředků na znalecké zkoumání, lze obecně vyzorovat úbytek soudních pitev, přičemž problém s nedostatkem finančních prostředků na znalecké dokazování se dotýká i trestné činnosti v silniční dopravě.

Z pohledu oddělení soudního lékařství Masarykovy nemocnice v Ústí nad Labem však k nikterak dramatickému poklesu nedošlo, neboť pro srovnání v roce 2010 zde bylo provedeno celkem 270 soudních pitev, což je zhruba stejný počet jako v roce 2009. V roce 2008 pak bylo v porovnání s rokem 2009 a 2010 o jednu třetinu soudních pitev více, kdy stejný počet soudních pitev jako v roce 2008 vykazuje i rok 2007. V roce 2006 pak bylo o jednu čtvrtinu soudních pitev více než v roce 2009 a 2010. Z uvedeného je tedy zřejmé, že počty soudních pitev kolísají v závislosti na různých faktorech, kdy jako příklad z nedávné doby poslouží případ manželů Stodolových. Zároveň je však potřeba poznamenat, že počty v jednotlivých zdravotnických zařízeních jsou odvislé na zainteresovanosti policejního orgánu ve vztahu ke konkrétnímu oddělení soudního lékařství, neboť policejní orgán není v případě soudních pitev na rozdíl od pitev zdravotních, vázán spádovými oblastmi. V praxi se pak může stát, že u závažnějších případů jsou s ohledem na negativní zkušenosti se znalci v konkrétní spádové oblasti přibírání znalci mimo spádovou oblast. Uvedené se však případně aplikuje pouze u závažnější násilné trestné činnosti, když u trestných činů v silniční dopravě se toto neprojevuje.

V případech, kdy v důsledku silniční dopravní nehody dojde ke zranění, je pro účely právní kvalifikace potřeba posoudit, zda jej lze vůbec považovat za relevantní z hlediska trestně právní odpovědnosti a v případě že ano, tak zda se jedná o ublížení na zdraví či

těžkou újmu na zdraví, tak jak je vymezuje § 122 tr. zákoníku. Prvotní odbornou informaci o charakteru poranění pro účely trestního řízení poskytuje v podobě předběžné lékařské zprávy lékař zajišťující primární nemocniční ošetření, který v této souvislosti pro účely policie stanoví primární diagnostické závěry včetně předpokládané doby léčení a současně se vyjádří k charakteru poranění, tedy zda vykazuje znaky lehkého či těžkého zranění a dále k předpokládané době léčení. V případě ublížení na zdraví ve smyslu § 122 odst. 1 tr. zákoníku postačí pro účely právní kvalifikace, nejsou-li pochybnosti, lékařské zprávy popřípadě odborné vyjádření ošetřujícího lékaře. Pakliže by přicházela v úvahu klasifikace poranění jakožto těžké újmy na zdraví dle § 122 odst. 2 tr. zákoníku, je nutné přibrat ve věci znalce za účelem vypracování znaleckého posudku. Nejvíce problematické v případě posuzování těžké újmy na zdraví je zjišťování, zda konkrétní vážná porucha zdraví či jiné vážné onemocnění, omezovaly způsob života poškozeného po delší dobu. Tímto omezením se ve světle konstantní judikatury rozumí zpravidla doba v trvání více než šesti týdnů, byť tato není konstantní a je potřeba ji vnímat v kontextu závažnosti poranění, neboť díky pokročilému stupni lékařské vědy trvá stav vážné poruchy zdraví i v případě těch nejzávažnějších poranění ohrožující lidský život mnohdy méně než šest týdnů.¹⁶⁷ Pro účely klasifikace poranění jako těžké újmy je pak potřeba vycházet z jeho závažnosti. V těchto a dalších případech, které nelze jednoznačně posoudit a vyhodnotit pouze na základě lékařských zpráv, je zapotřebí ve věci přibrat znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství za účelem vypracování znaleckého posudku, kde by se mj. zejména vyjádřil k charakteru poranění, mechanismu jejich vzniku ve vztahu k působení sil při dopravní nehodě, použití bezpečnostních pásů, kde je v případě, kdy nebyly použity, důležitá i možná prognóza charakteru a závažnosti způsobených poranění při jejich použití, pokud by k nim vůbec došlo, a v neposlední řadě dalším zjištěním, ke kterým došel při vypracování znaleckého posudku.¹⁶⁸ Častou praxí bývá i telefonická konzultace policejního orgánu s příslušným znalcem, o čemž je posléze potřeba sepsat úřední záznam. Toto se využívá například před zahájením úkonů trestního řízení ve smyslu ustanovení § 158 odst. 3 tr. řádu, kdy je potřeba předběžně v hrubých obrysech posoudit charakter způsobených poranění. Předběžné závěry znalce však nemohou sloužit např.

¹⁶⁷ Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 1178.

¹⁶⁸ Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 328.

jako podklad pro zahájení trestního stíhání a suplovat tak znalecký posudek či odborné vyjádření, neboť takovýto znalec není ve věci přibrán ve smyslu § 105 odst. 1 tr. řádu.

Závěrem lze shrnout, že znalecké posudky jsou převážně požadovány v případech, které vykazují znaky těžké újmy na zdraví a nejde současně o poranění, jenž jednoznačně vykazuje znaky některého z taxativně uvedených typů těžké újmy na zdraví, které jsou vypočteny v ustanovení § 122 odst. 2 písm. a) až i) tr. zákoníku. Případy ublížení na zdraví pak obecně nevyžadují vypracování znaleckého posudku k verifikaci lékařských zpráv, nejde – li o např. o případy hraničící s těžkou újmou na zdraví.

4.1.3. Analýza silničních dopravních nehod

Jak již bylo zmíněno, znalecké zkoumání v dopravě je co do finanční stránky velice náročné. V rámci analýzy silničních dopravních nehod se tak můžeme nejčastěji setkat s analýzou nehodového děje, posuzováním technického stavu vozidla a dalšími technickými expertízami, zejména v oblasti metalografie či defektoskopie. Mezi nejfrekventovanější analýzy patří právě již zmíněná analýza nehodového děje v čase a prostoru a současně posuzování technického stavu vozidla. Poslední zmiňované kriminalistické expertízy, zejména z oblasti metalografie a defektoskopie nastupují v okamžiku, kdy je podezření na technickou závadu na vozidle či je přímo indikována, přičemž technické expertízy se v tomto smyslu detailně zaměří na způsob a charakter poškození konkrétní části či součástky vozidla, tedy konkrétně např. zda šlo o náhlý či únavový zlom apod.

Pokud jde o analýzu nehodového děje v čase a prostoru, tak tato je prováděna nejčastěji za použití moderních simulačních 3D technologií virtuálním programem PC Crash, kdy v současné době je nejmodernější dostupná verze PC Crash 8.3 3D.

Kromě toho se lze, již v praxi o něco méně, setkat s analytickou metodou tzv. diagramu dráha – čas.¹⁶⁹ Posouzení technického stavu vozidla bývá aktuální a potřebné

¹⁶⁹ Diagram dráha – čas (STD) znázorňuje v grafické podobě vykreslení závislosti ujeté dráhy na čase. Mezi jeho výhody patří velká názornost, možnost okamžitého odečítání a současně slouží jako kontrola početního řešení.

Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde Praha, a.s., 2000, s. 230.

zejména pokud je účastníky silniční dopravní nehody namítána technická závada či jde o závažnější dopravní nehody.

V případech závažných silničních dopravních nehod, při kterých dojde ke způsobení vážných poranění či dokonce usmrcení a po příjezdu na místo dopravní nehody jsou pochybnosti o průběhu nehodového děje, kdy po prvotním ohledání, vytěžení na nehodě zúčastněných osob a dalších svědků, pokud jsou, existují značné rozpory ohledně konstrukce nehodového děje, či případy, kdy je účastníky uplatňována technická závada na vozidle či je na ní podezření, je vhodné přímo na místo zavolat znalce. Přivolaný znalec pak může s ohledem na svou odbornou erudici přímo na místě dopravní nehody potvrdit tu či onu verzi a podat základní konstrukci nehodového děje, což je pro další úkony trestního řízení nezbytné. Ve většině případů, jejichž typologie je podána níže, jsou pak zjištění znalce na místě silniční dopravní nehody verifikována prostřednictvím znaleckého posudku z oboru doprava, odvětví doprava silniční, který následně logicky zpracovává znalec, který byl přítomen na místě silniční dopravní nehody. Mnohdy se však proti tomuto postupu jakési automatizace přibírání znalců ve věci vyskytnou námitky ohledně podjatosti znalce a současně je mnohdy negativně vnímáno i neobměňování přibíraných znalců. Předně je potřeba zdůraznit, že samotná přítomnost znalce na místě silniční dopravní nehody, jenž následně ve věci vypracovává znalecký posudek, je velkým přínosem, neboť jak již bylo v případě účasti státního zástupce na místě silniční dopravní nehody zmíněno, osobní zkušenost je v těchto případech nezastupitelná. Zároveň se domnívám, že pakliže znalec zpracovávající znalecký posudek vychází kromě informací ze spisového materiálu, taktéž zejména z vlastní fotodokumentace pořízené na místě silniční dopravní nehody, není toto důvod k podjatosti či jiným námitkám ohledně objektivitы znaleckého posudku, neboť tento stejně jako policejní orgán dokumentuje a zaznamenává skutkový stav věci, tak jak se stal bez subjektivního zabarvení či difamujících skutečností. Navíc znalec se výhradně s ohledem na svou odbornou erudovanost zaměřuje na skutkové okolnosti, které jsou pro posouzení nehodového děje a dalších otázek podstatné, a které mohou ve fotodokumentaci pořízené policií absentovat. Pokud jde o automatické přibírání znalců, kteří byli přítomni přímo na místě silniční dopravní nehody, zdá se mi z tohoto pohledu nelogické přibírat ke zpracování znaleckého posudku znalce odlišného, právě s ohledem na jeho osobní zkušenost z místa silniční dopravní nehody. Tím samozřejmě mimo jiné

narážíme nato, že jsou stále přibíráni stále stejní znalci z blízkého okolí, neboť si lze jen stěží představit, že by se na místo bezprostředně po silniční dopravní nehodě v okrese Litoměřice měl dostavit znalec z Brna. Výhodou znalců z blízkého okolí je i znalost poměrů na pozemních komunikacích v příslušném okrese a konečně povinnost obměňovat znalce není nikde nikterak vymezena. Jediným možným důvodem a argumentem pro obměnu znalce by byly negativní zkušenosti s ním při zpracování znaleckého posudku zejména v podobě průtahů.

Obecně nelze stanovit přesně závazná kritéria, za kterých se zadává znalecký posudek z oboru doprava, neboť vše závisí na konkrétních okolnostech, přičemž obecně je znalec přibírán vždy, když jsou ve vztahu ke zjištěným skutkovým okolnostem pochybnosti. Na druhou stranu lze vysledovat určité typy silničních dopravních nehod, kde je potřeba znaleckého zkoumání v tomto směru nezbytností. Z hlediska této jakési typologie sem lze zařadit silniční dopravní nehody se smrtelným následkem, silniční dopravní nehody, u kterých nelze s jistotou určit místo střetu, silniční dopravní nehody, při kterých dojde ke kolizi více vozidel a tím zde vyvstává základní otázka stanovení pořadí jednotlivých střetů, dále silniční dopravní nehody, kde absentují brzdové stopy, např. v případě mokré vozovky po dešti¹⁷⁰, silniční dopravní nehody, kdy některý z účastníků je cizinec, silniční dopravní nehody vzniklé v důsledku střetu vozidla s chodcem či cyklistou a v nepolední řadě silniční dopravní nehody, u kterých není jasné, kdo řídil vozidlo. V posledním jmenovaném případě totiž vyvstává nebezpečí, že přeživší osoba řidiče viníka se bude snažit svalit vinu na svého spolujezdce, který při silniční dopravní nehodě zahynul. V těchto případech je pak nutné náležitě ohledat vnitřní prostory vozidla a zajistit použitelné biologické materiály pro následné srovnávání. V rámci znaleckého zkoumání se na vypracování znaleckého posudku v těchto případech podílí jak znalec z oboru doprava odvětví doprava silniční, tak i znalec z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, kdy vhodným bývá i znalec z odvětví biomechanika. Pokud jde o okruh specifikovaných otázek, jenž jsou znalci pokládány, tak obecně lze říci, že existuje jakýsi základní výčet, který je pak rozšiřován o další otázky zaměřené na konkrétní skutkové okolnosti a předpokládané příčiny silniční dopravní nehody. Mezi základní patří bezesporu stanovení příčin silniční

¹⁷⁰ V těchto případech znalec vychází zejména z deformací vozidel v důsledku střetu a postřetových poloh vozidel.

dopravní nehody, komplexní analýza nehodového děje, posouzení, kdo z účastníků mohl nehodě zabránit a jakým způsobem a konečně další zjištění znalce při zpracování znaleckého posudku. Je – li ze strany účastníků uplatňována technická závada, či je na ni podezření, je součástí kladených otázek i dotaz na existenci technické závady a její vliv na vznik silniční dopravní nehody.¹⁷¹

V návaznosti na indikaci možné technické závady na vozidle je zapotřebí předmětné vozidlo co nejméně jak na místě dopravní nehody, tak při jeho odtahu a následném transportu poškodit, aby tak nedošlo v důsledku poškození vozidla např. zasahujícími členy hasičského záchranného sboru či pracovníky odtahové služby ke zkreslení technické závady na vozidle ať již ve prospěch pachatele či naopak. Tomuto požadavku jakési náležité opatrnosti při zacházení s havarovaným motorovým vozidlem však nelze ve značné části případů vyhovět, neboť to situace na místě dopravní nehody neumožňuje. Typickým příkladem, kdy situace na místě dopravní nehody neumožní šetrné zacházení s vozidlem pro potřeby následného znaleckého zkoumání je vyprošťování posádky havarovaného vozidla za pomoci hydraulické techniky příslušníky Hasičského záchranného sboru ČR. Nutno však konstatovat, že deformace vozidla vzniklá při samotném vyprošťování posádky havarovaného vozidla, nemívá pro následné posuzování technického stavu vozidla difamující následky, které by podstatnou měrou zkreslily závěry znalecké činnosti, neboť tímto dochází k destrukci (dalo by se říci ve většině případů sekundární) těch částí vozidla, které přímo nesouvisejí s řídicí či brzdovou soustavou, na kterou je v těchto případech převážně soustředěna pozornost. Ve většině případů tak dochází při vyprošťování k poškození karoserie v oblasti sloupků či střechy motorového vozidla. Pakliže tedy dochází na místě silniční dopravní nehody k vyprošťování posádky havarovaného vozidla za použití různých technických prostředků nebo k odvracení hrozícího nebezpečí, je žádoucí k zachycení skutkového stavu věci, umožňuje-li to momentální situace na místě, pořizovat fotodokumentaci či videozáznam těchto činností nebo stav jim předcházející.¹⁷²

¹⁷¹ Chmelík, J. Znalecké dokazování. Praha 2001, s. 114 – 115.

¹⁷² Chmelík, J. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. s. 34 – 35.

Závažnější problém pak nastává až v okamžiku odtahu vozidla, kdy je potřeba k tomuto přistupovat velice opatrně a obezřetně. Před tímto je zapotřebí pořídit co nejpřesnější fotodokumentaci se zaměřením na detailní pohledy na jednotlivé části vozidla i vozidlo jako celek. Toto pak představuje stěžejní podklad pro znalecké zkoumání, pakliže na místě není přítomný znalec, jehož přítomnost je v těchto případech, jak již bylo zmíněno, více než žádoucí.

Vrátíme-li se zpět k posuzování technického stavu vozidla, přivolaný soudní znalec provede základní ohledání na místě (např. kontrolou hladiny brzdové kapaliny ve vyrovnávací nádrži zjistí, zda došlo k porušení brzdové soustavy či nikoli) a vozidlo je následně odtahováno, přičemž je zapotřebí, toto tímto co nejméně poškodit. Samotnou prohlídku motorového vozidla v rámci znaleckého zkoumání je pak potřeba provést co nejrychleji, jelikož na odstavené motorové vozidlo, které je mnohdy umístěno na nekrytém místě, působí povětrnostní podmínky jako déšť, vítr, sníh apod., které mohou způsobit například korozi jednotlivých částí vozidla a zakrýt či zkreslit možnou technickou závadu. Z tohoto hlediska je zapotřebí, umožňují – li to podmínky, vozidlo odstavit do zastřešeného prostoru, aby se tak zmírnil vliv povětrnostních vlivů na technický stav vozidla a současně je toto potřeba zabezpečit tak, aby k němu neměly přístup další osoby, což stejně jako předchozí požadavek bývá mnohdy obtížně technicky realizovatelné. Pak lze samozřejmě očekávat ze strany obhajoby argumenty spočívající v tom, že na vozidlo působily povětrnostní vlivy a případně i další osoby mající do prostor kde je vozidlo umístěno, volný přístup a jejich působením pak mohlo dojít ke zkreslení posuzované situace týkající se technického stavu vozidla. V tomto ohledu je tedy potřeba tyto, mnohdy ze strany obhajoby namítané, skutečnosti co nejvíce eliminovat a současně, jak již bylo výše uvedeno, provést prohlídku technického stavu vozidla co nejdříve po dopravní nehodě. V praxi se můžeme setkat také s tím, že při následné prohlídce vozidla soudním znalcem může dojít k poškození motorového vozidla, což je zapotřebí řádně ve znaleckém posudku či odborném vyjádření zadokumentovat, aby se tak předešlo případným spekulacím a nepodloženým závěrům či teoriím a nedošlo tak k ohrožení účelu trestního řízení v podobě náležitého zjištění skutkového stavu bez jakýchkoli pochybností. V takovýchto ale i v ostatních případech je vhodné a žádoucí, aby prohlídce technického stavu vozidla byl přítomen obviněný či jeho obhájce.

Z pohledu znaleckého zkoumání je možno technický stav vozidla posoudit v podobě odborného vyjádření či znaleckého posudku. S ohledem na finanční situaci v rámci policejních složek, pak hojně bývá přistupováno k podávání odborných vyjádření, což představuje mnohdy problém. Tím mám na mysli ten fakt, že na otázky, zda byla technická závada příčinou silniční dopravní nehody motorového vozidla a případná další zjištění znalce, znalec odpoví, že technická závada nebyla pravděpodobně příčinou silniční dopravní nehody, přičemž bližší zjištění budou případně rozvedeny ve znaleckém posudku. Toto však nelze paušalizovat a vztahovat na všechny případy, neboť v řadě případů je závěr soudního znalce v odborném vyjádření určitý a jednoznačný.

Tímto se pak dostáváme do roviny ekonomických problémů týkajících se snížených a podstatně omezených finančních prostředků vymezených na znalecké zkoumání, se kterými se potýkají složky Policie ČR, kdy znalecké posudky jsou oproti odborným vyjádřením výrazně finančně náročnější. V praxi pak může dojít k tomu, že obžaloba disponuje v řízení před soudem pouhým odborným vyjádřením oproti obhajobě, jenž si ve věci nechala vypracovat znalecký posudek. V takovýchto případech pak intervenujícímu státnímu zástupci při zastupování obžaloby velmi přispívá ona osobní zkušenost z místa silniční dopravní nehody. V souvislosti s omezenými finančními prostředky ze strany policie na znalecké zkoumání se neustále ozývají hlasy znalců, kteří s odkazem na markantní pokles znaleckých posudků, poukazují na nestále vysoké náklady na provozování znalecké činnosti. Zářným příkladem je nestálá softwarová obměna simulačního programu PC Crash, kdy cena poslední verze virtuálního programu PC Crash 8.3 3D se pohybuje v částce 4.995 US\$.¹⁷³ V této souvislosti si však znalci musí uvědomit, že z jejich strany si nelze nárokovat frekvenci jejich přibírání, když současně vysoké náklady na znalecké vybavení plně odráží výši nákladů na znalecké posudky v oboru doprava. Závěrem lze konstatovat, že lze jen doufat, že omezování finančních prostředků na znalecké zkoumání nebude nadále gradovat, aby tak nedošlo k ohrožení účelu trestního řízení.

¹⁷³ [citováno 3.9.2011]. Dostupný z: <http://www.pc-crash.com/buy.php>.

4.2. Dokumentace silniční dopravní nehody na místě

K dokumentaci silniční dopravní nehody slouží přímo protokol o nehodě v silničním provozu, plánec silniční dopravní nehody a fotodokumentace silniční dopravní nehody.¹⁷⁴ Netřeba zdůrazňovat, že se jedná o velice podstatné důkazy pro budoucí trestní řízení a jejich chybné, nepřesné či neúplné zpracování s sebou přináší řadu obtíží a nedostatků, které pak již nelze prakticky napravit a mohou se fatálně podepsat na výsledku celého trestního řízení, neboť protokol o nehodě v silničním provozu, fotodokumentace a plánec silniční dopravní nehody slouží jak orgánům činným v trestním řízení, tak i případně znalcům ke zpracování znaleckých posudků. Jakákoli pozdější snaha o doplnění je zkreslující, neboť např. na vozovku působí povětrnostní podmínky, blokovací a další stopy poškodí projíždějící vozidla apod. Stejně tak konečná poloha vozidel může být později nasimulována jen na základě co nejpřesnějších informací získaných primárním ohledáním přímo na místě. V případě fotodokumentace je zapotřebí zejména náležitě zadokumentovat zúčastněná vozidla, stopy na místě silniční dopravní nehody či v okolí, v případě úmrtí polohu těla ve vozidle či mimo vozidlo, zranění způsobená v důsledku silniční dopravní nehody a bezesporu i výhledové poměry řidiče či řidičů jednotlivých vozidel zúčastněných na silniční dopravní nehodě. Při nálezů cenností či finanční hotovosti je zapotřebí toto náležitě zadokumentovat a zajistit. V případě srážky motorového vozidla s chodcem je pak zapotřebí obzvláště detailně ohledat vozidlo a zadokumentovat všechny stopy, které by odpovídaly kontaktu s osobou chodce. Součástí ohledání bývá i případný odběr biologických stop, zejména vláken, krve apod. Lze tedy uzavřít, že dokumentace z místa silniční dopravní nehody poskytuje primární a stěžejní obraz z místa silniční dopravní nehody, od kterého se odvíjejí následně další úkony, jako např. odborné zkoumání technického stavu vozidla, pakliže byl např. zjištěn nevyhovující stav pneumatik apod. Přestože dokumentace z místa silniční dopravní nehody může být mnohdy podceňována, zejména v porovnání se svědeckými výpověďmi či výpovědí samotného pachatele, je potřeba vzít v úvahu, že jde o objektivní odraz události

¹⁷⁴ Chmelík, J. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. s. 57.

v silničním provozu, na rozdíl od některých mnohdy subjektivně či účelově zabarvených výpovědí svědků či pachatele.

4.3. Vyšetřovací pokus

V porovnání s dokazováním u jiných druhů trestné činnosti je vyšetřovací pokus jako zvláštní způsob dokazování v případech trestných činů v silniční dopravě poměrně hojně využíván. Cílem vyšetřovacího pokusu ve smyslu ustanovení § 104c tr. řádu je prověření či upřesnění skutečností zjištěných v trestním řízení na základě jejich porovnávání v uměle vytvořených či obměňovaných podmínkách. V praxi se, pokud jde o účel vyšetřovacího pokusu, nejčastěji ověřují výhledové poměry, tedy zda obviněný mohl poškozeného vůbec vidět, pokud ano na jakou vzdálenost, často se upřesňuje místo střetu, zejména v případech, kdy po silniční dopravní nehodě došlo k odlišnému postavení vozidel oproti jejich původní postřetové poloze apod. Jelikož jde o řešení ryze technických otázek, je účast znalce z oboru dopravy *de facto conditio sine qua non*. Znalec pak nemůže odmítnout účast na vyšetřovacím pokusu, jestliže je to potřebné ve vztahu k povaze věci a okolnostem, které vyšly najevo.¹⁷⁵ Kromě znalce z oboru dopravy může být na místě žádoucí i přítomnost znalce z jiného oboru, zejména zdravotnictví, odvětví soudní lékařství. Dlužno však doplnit, že v praxi jde o ojedinělé případy.

Aby byla zajištěna co největší objektivita, je potřeba pro účely řádného a náležitého vyšetřovacího pokusu zajistit co nejautentičtější podmínky, které byly na místě v době trestného činu. Za tímto účelem je potřeba zajistit zejména podobné či nejlépe stejné dopravní prostředky, pakliže nebyly v důsledku nehody zcela zničeny, oblečení poškozeného apod. Vhodné je i zajistit přítomnost obviněného, poškozeného a svědků a to jak pro případné dokreslení situace na místě, tak pro účely účasti na samotném vyšetřovacím pokusu na pozici figurantů. Z dikce ustanovení § 104c odst. 4 tr. řádu, však vyplývá, že podezřelého, obviněného, poškozeného ani svědky, kteří mají právo odepřít výpověď nelze k účasti na vyšetřovacím pokusu nutit a jejich přítomnost je tedy

¹⁷⁵ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 647.

ryze fakultativní.¹⁷⁶ S ohledem na jejich absenci je pak zapotřebí zajistit přítomnost figurantů, kteří splňují podobné tělesné proporce. Z logiky věci vyplývá, že by však mělo být v samotném zájmu podezřelého či obviněného zúčastnit se vyšetřovacího pokusu za účelem své obhajoby, kdy má tak možnost reagovat na výpovědi svědků a zjištění učiněná v průběhu vyšetřovacího pokusu. Stejná situace, byť z jiného úhlu pohledu je i v případě poškozeného, který by měl mít zájem na výsledku trestního řízení. Na druhou stranu je potřeba zohlednit a pochopit, že samotná silniční dopravní nehoda představuje zejména pro poškozeného, ale bezesporu i pro podezřelého či obviněného a víceméně i svědky velmi silný negativní emotivní zážitek, kdy mnozí si nejsou schopni připustit jeho reálně oživení navíc v autentických podmínkách, neboť by to pro ně bylo velice stresující a zatěžující. Od podezřelého, obviněného, poškozeného a svědků, kteří se odmítli vyšetřovacího úkonu zúčastnit, lze pak požadovat vydání věcí potřebných k vyšetřovacímu pokusu podle § 78 tr. řádu či rozhodnout, že se jim tyto věci odnímají ve smyslu § 79 tr. řádu.¹⁷⁷ V této souvislosti půjde zejména o motorová vozidla, oblečení apod., pakliže jsou pro účely vyšetřovacího pokusu použitelné. Zkoumají – li se výhledové poměry, bývá velice důležitá i autenticita počasí, kdy za tímto účelem bývá kontaktována nejbližší meteorologická stanice. Na základě zprávy o stavu počasí je zapotřebí tomu přizpůsobit odpovídajícím způsobem i podmínky vyšetřovacího pokusu, což bývá mnohdy velice obtížné a v praxi to přináší, nutnost čekání, než nastanou podobné povětrnostní podmínky.

O průběhu vyšetřovacího pokusu je sepisován protokol, přičemž je nanejvýš vhodné pořádit současně ještě fotodokumentaci a videozáznam. V rámci pořizování videozáznamu je žádoucí pořádit videozáznam o průběhu vyšetřovacího pokusu nejen z pohledu svědků, ale zejména z pohledu obviněného, tedy např. z vnitřních prostor motorového vozidla řízeného obviněným. Nejčastěji bývají vyšetřovací pokusy prováděny v průběhu přípravného řízení, ale není výjimkou ani jejich realizace v řízení před soudem, přičemž mnohdy jejich provedení nařídí soudu prvního stupně i soud odvolací, zejména v těch případech, kdy vyvstanou na základě podaných znaleckých posudků skutkové pochybnosti, které by mohly být odstraněny právě vyšetřovacím

¹⁷⁶ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 647.

¹⁷⁷ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 647.

pokusem, který soud prvního stupně v rámci dokazování nezrealizoval. Problematiku vyšetřovacího pokusu lze uzavřít s tím, že vyšetřovací pokus, jakožto způsob dokazování je nezastupitelný a velmi přínosný, pakliže je potřeba upřesnit či prověřit některé skutkové okolnosti, na druhou stranu klade značné požadavky na organizační, personální a věcné zajištění, neboť kromě simulace autentických podmínek je zapotřebí zajistit dopravní uzávěru a organizaci dopravy v přílehlém okolí.¹⁷⁸

4.4. Úřední záznam o podaném vysvětlení a výslech svědka

Ačkoli z důvodové zprávy k zákonu č. 265/2001 Sb., kterým byl podstatným způsobem novelizován zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, dále jen trestní řád, vyplývá mj. snaha o zjednodušení a zrychlení trestního řízení ve všech jeho stádiích a současně posílení stádia řízení před soudem na úkor přípravného řízení, je potřeba dodat, že zamýšlené záměry, resp. jejich odezva po uvedení do praxe mnohdy nedosáhla takových očekávání, která do nich byla zpočátku vkládána. Takovým příkladem je bezesporu institut úředního záznamu o podaném vysvětlení ve smyslu ustanovení § 158 odst. 5 tr. řádu, který je sepisován o obsahu vysvětlení, jenž nemají povahu neodkladného a neopakovatelného úkonu. Úřední záznam pak slouží státnímu zástupci a obviněnému ke zvážení návrhu, aby osoba, která takové vysvětlení podala, byla vyslechnuta jako svědek, a soudu k úvaze, zda takový důkaz provede či nikoli. V citovaném ustanovení se dále uvádí, že nestanoví-li tento zákon jinak, nemůže být úřední záznam použit před soudem jako důkaz. Tím případem, kdy zákon umožňuje použít úřední záznam v řízení před soudem jako důkaz je hlavní líčení ve zjednodušeném řízení, kde je možné se souhlasem státního zástupce a obviněného úřední záznam o podaném vysvětlení přečíst.¹⁷⁹ V případě, že by pak byl svědkovi v průběhu hlavního líčení takový úřední záznam předestřen k vysvětlení rozporů mezi podaným vysvětlením a výpovědí, jednalo by se o neúčinný důkaz v tom rozsahu, v jakém by svědek reagoval na předestřené skutečnosti.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Chmelík, J. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. s. 75.

¹⁷⁹ viz § 314d odst. 2 tr. řádu.

¹⁸⁰ Rozsudek Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 9.10.2002, sp. zn. 3 To 666/202.

Přípravné řízení by tedy mělo být zaměřeno především na vyhledávání potencionálních důkazů s tím, že jejich samotné provedení by mělo proběhnout až v řízení před soudem, kde by nemělo docházet k jejich opakování. Z uvedeného tedy vyplývá, že kromě výjimečných případů, kdy je potřeba výslech svědka procesně zafixovat v případě neodkladného a neopakovatelného úkonu¹⁸¹, aby mohl být procesně použitelný v řízení před soudem, postačí pro účely přípravného řízení toliko vytěžení svědka a sepsání úředního záznamu o podaném vysvětlení ve smyslu § 158 odst. 5 tr. řádu. Mnohdy však nelze předem odhadnout např. délku trestního řízení a jeho průběh a v důsledku toho se pak policejní orgány dostávají do svízelné situace, neboť následně mají k dispozici pouze úřední záznamy o podaném vysvětlení ze strany svědků podle § 158 odst. 5 tr. řádu. V opačných případech, kdy je z opatrnosti z dalšího průběhu řízení volen postup dle § 164 odst. 1 tr. řádu pak dochází k duplicitě, tedy opakování důkazů provedených v přípravném řízení a následně v řízení před soudem, což negativně přispívá k délce trestního řízení.

S uvedenými problémy se setkáváme i v případě trestné činnosti v silniční dopravě, zejména u trestných činů proti životu a zdraví spáchaných v souvislosti s porušením důležité povinnosti. Důvodem jsou skutečnosti, že osoba zúčastněná na silniční dopravní nehodě, tedy svědek či poškozený podá nejprve po zahájení úkonů trestního řízení ve smyslu § 158 odst. 5 tr. řádu vysvětlení. V tomto detailně popíše okolnosti vzniku, mechanismu, příčin apod. silniční dopravní nehody. Následně vypovídá s odstupem času před soudem, kde se velice často stává, že si jisté velice důležité detaily již nevybavuje, nepřesně je reprodukuje nebo ryze úmyslně fabuluje. Ve snaze předejít těmto problémům, kdy svědecké výpovědi tvoří silnou důkazní oporu obžaloby, je vhodné u závažnějších trestných činů dotyčné osoby vyslechnout ve smyslu ustanovení § 164 odst. 1 tr. řádu, aby se tak předešlo následné modifikaci svědeckých výpovědí ať již záměrné či nikoli. Lze tedy shrnout, že z výjimečného institutu procesní

¹⁸¹ Uvedené dopadá na situace vypočtené v ustanovení § 164 odst. 1 tr. řádu, podle kterého se výslechy svědků provádí, jestliže se jedná o neodkladný a neopakovatelný úkon nebo jde –li o výslech osoby mladší patnácti let, osoby, o jejíž schopnosti správně a úplně vnímat, zapamatovat si nebo reprodukovat jsou s ohledem na její psychický stav pochybnosti, anebo nasvědčují –li zjištěné skutečnosti tomu, že na svědka by mohl být pro jeho výpověď vyvíjen nátlak. V jiných případech jsou svědci a poškozený vyslechnuti jen tehdy, jestliže hrozí z jiného důvodu, že bude ovlivněna jejich výpověď nebo schopnost zapamatovat si rozhodné skutečnosti nebo schopnost tyto skutečnosti reprodukovat, zejména je-li pro složitost věci odůvodněn předpoklad delšího trvání vyšetřování.

fixace výpovědi svědků, jak má na mysli ustanovení § 164 odst. 1 tr. řádu, se stal rutinní postup, který je v praxi hojně využíván vyjma bagatelních věcí. Zároveň si je potřeba uvědomit, že nejpřesnější reprodukcí událost bezprostředně nebo krátce po ní a následné reprodukce pak mohou být zatíženy nepřesnostmi či odchylkami. V této souvislosti bych ještě doplnil, že ještě před zahájením úkonů trestního řízení ve smyslu ustanovení § 158 odst. 3 tr. řád může policie v rámci šetření požadovat potřebné vysvětlení od osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro odhalení trestného činu a jeho pachatele, jak má na mysli ustanovení § 61 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů.¹⁸² V praxi se tak může stát, že osoba jako svědek podá vysvětlení dle zákona o Policii ČR, následně podle ustanovení podle § 158 odst. 5 tr. řádu, po zahájení trestního stíhání je vyslechnuta v procesním postavení svědka a na závěr tohoto maratonu vypovídá ještě u hlavního líčení. Takovéto situace jsou dle mého názoru poměrně absurdní a neodpovídají záměrům, které zákonodárce vkládal do citované novely trestního řádu. Ve světle těchto argumentů mám za to, že institut úředního záznamu o podaném vysvětlení trestní řízení komplikuje a nepřináší s sebou očekávaný přínos.

V závěru bych se rád okrajově zmínil o případech, kdy svědky jsou osoby cizí státní příslušnosti. Zde je pak nanejvýš vhodné provést jejich výslech jako neodkladný a neopakovatelný úkon podle § 158a tr. řádu, neboť bývají následně veliké problémy s jejich dosažitelností pro další účely trestního řízení, byť zpočátku vehementně slibují, že se dostaví ke všem následným úkonům trestního řízení, kde bude jejich přítomnosti potřeba. Protokol o výslechu svědka provedený jako neodkladný a neopakovatelný úkon podle § 158a tr. řádu se pak v hlavním líčení přečte podle § 211 odst. 2 písm. b) tr. řádu a tím odpadnou velice časté komplikace se zajištěním zahraničního svědka pro účely jeho výslechu u hlavního líčení. Jistá předvídatelnost a obezřetnost je na místě i v případech, kdy je ve věci konáno zkrácené přípravné řízení a úřední záznam o podaném vysvětlení svědka jakožto osoby cizí státní příslušnosti je sice pro účely dokazování v řízení před soudem procesně použitelný s ohledem na ustanovení § 314d

¹⁸² Podání vysvětlení ve smyslu ustanovení § 61 zák. č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů se realizuje před zahájením úkonů trestního řízení, tedy ve fázi operativně pátrací činnosti, kdy existují nepříliš důvěryhodné zdroje, avšak konkrétní informace naznačují, že se někdo mohl dopustit trestného činu. Na základě výsledků se postupuje dále, kdy jednou z možných variant je zahájení úkonů trestního řízení.

Vangeli, B. Zákon o Policii České republiky. Komentář. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 231.

odst. 2 tr. řádu. Na druhou stranu, pakliže obviněný nesouhlasí s přečtením úředního záznamu o vysvětlení osob, je tohoto svědka potřeba vyslechnout. Zde se pak v praxi naráží na již zmíněné komplikace, co do zajištění přítomnosti svědků cizinců u hlavního líčení, což mnohdy vede ke zbytečným průtahům v řízení a proto je vhodné dotyčnou osobu vyslechnout jako svědka ve smyslu ustanovení § 158a tr. řádu.

5. Ukládání trestů pachatelům trestné činnosti v silniční dopravě

Z obecného hlediska trest představuje zákonem stanovený právní následek za určité protiprávní jednání.¹⁸³ V souvislosti s ukládáním trestů lze v praxi vysledovat jistá specifika ve vztahu k jednotlivým druhům trestné činnosti, např. v poměru ukládání alternativních trestů. Mezi důležité faktory vztahující se k trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě patří osobní poměry pachatelů a jejich dosavadní způsob života, kdy se jedná vesměs o nekonfliktní jedince bez trestní minulosti. Důležitou roli hraje také subjektivní stránka páchané trestné činnosti v silniční dopravě, která má převážně nedbalostní charakter.¹⁸⁴ Uvedené samozřejmě nepředstavuje snahu o paušalizaci typologie pachatelů trestné činnosti v silniční dopravě, neboť v případech celé řady pachatelů jde o recidivu, která je jakožto speciální, patrná zejména u přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku a přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku. V takovýchto případech, kdy je zřejmé, že předchozí tresty alternativní povahy nevedly k nápravě pachatele, je zapotřebí přistoupit k ukládání trestů nepodmíněných jakožto důraznějšímu projevu trestní represe.

V soudní praxi je pachatelům trestných činů v silniční dopravě ukládán zejména trest odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu ve spojení s trestem zákazu činnosti, jenž je nejčastěji vymezen jako zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel. Nezřídka k tomuto přistupuje i uložení peněžitého trestu, což shledávám velice pozitivním, neboť samotné podmíněné odsouzení není v současné době vesměs vnímáno jako trest v pravém slova smyslu a ze strany pachatelů je institut podmíněného odsouzení zlehčován, což je mnohdy patrné i z chování dotyčného ve zkušební době podmíněného odsouzení. Pokud jde o podmíněný trest odnětí svobody, tak osobně nejsem příznivcem tohoto alternativního trestu, neboť zastávám názor, že vedení řádného života je povinností všech občanů, ať již nad nimi visí jakýsi Damoklův meč v podobě nařízení původně podmíněně odloženého trestu odnětí svobody či nikoli. Proto se domnívám, že přichází – li v úvahu uložení alternativního trestu, je vhodné

¹⁸³ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2010, s. 346.

¹⁸⁴ Kuchta, J., Válková, H. a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C. H. Beck, 2005, s. 455 - 456.

volit například již zmíněný peněžitý trest či trest obecně prospěšných prací, je-li jejich uložení ve vztahu k pachateli možné. Uvedené modely kombinací ukládaných trestů pachatelům trestných činů v silniční dopravě nelze jakkoli paušalizovat a zobecňovat, neboť je potřeba náležitě zhodnotit skutkové okolnosti případu za současné reflexe ustanovení § 39 tr. zákoníku. Závěrem dlužno doplnit, že při posuzování vedení řádného života ve zkušební době podmíněného odsouzení se v případě odsouzení za trestné činy spáchané v souvislosti se silniční dopravou zkoumá kromě případné trestné činnosti spáchané ve zkušební době podmíněného odsouzení i jednání mající přestupkový charakter, zejména proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích¹⁸⁵. Samozřejmě ne každé přestupkové jednání na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích bude důvodem rozhodování soudu o neosvědčení ve zkušební době podmíněného odsouzení a následnému nařízení původně podmíněně odloženého trestu odnětí svobody, ale bude tomu tak zejména v případě přestupkových jednání spáchaných v souvislosti s požitím alkoholu či jiné návykové látky. V praxi se však velice sporadicky setkáváme s tím, že by samotné přestupkové jednání bylo důvodem rozhodování o podmíněném odsouzení, přičemž obvykle tomu bývá až ve spojení s trestnou činností spáchanou ve zkušební době.

Pokud bylo možné ve vztahu k dotyčnému pachateli uložit peněžitý trest, tak tento se v praxi jednoznačně osvědčil, neboť se ukázalo, že je velice efektivní. Ve většině případů byl tento trest zaplacen a to mnohdy těsně i před samotným nástupem do výkonu trestu odnětí svobody, kdy jej odsouzený, jenž obdržel předvolání k nástupu do výkonu trestu odnětí svobody, urychleně zaplatil a tím odvrátil výkon náhradního trestu odnětí svobody. Situaci pak poněkud zkomplikovala novela trestního řádu, jenž přinesla změny v oblasti výkonu peněžitého trestu, přičemž z pohledu aplikační praxe je potřeba tyto změny hodnotit spíše jako negativní. Pro srovnání do 31.12.2009 se při výkonu peněžitého trestu postupovalo ve smyslu § 344 odst. 2 tr. řádu tak, že nebyl - li peněžitý trest zaplacen a soud buďto neupustil od výkonu peněžitého trestu nebo jeho zbytku, či jeho výkon neodložil nebo nepovolil splátkový režim, nařídil soud výkon náhradního trestu odnětí svobody nebo jeho poměrné části a přitom zároveň rozhodl o způsobu jeho výkonu. Dá se tedy zjednodušeně říci, že pakliže nebyl peněžitý trest zaplacen a

¹⁸⁵ ustanovení § 125c zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

nevystaly – li zmíněné okolnosti, nařídil soud bez dalšího výkon náhradního trestu odnětí svobody. Počínaje 1.1.2010 se situace značně zkomplikovala, neboť přinesla s sebou povinnost soudu peněžitý trest vymáhat, jestliže nebyl zaplacen v zákonem stanovených lhůtách.¹⁸⁶ Nařízení výkonu náhradního trestu odnětí svobod je pak ve světle této změny možné pouze tehdy, nebyl – li peněžitý trest zaplacen a soud nerozhodl o upuštění výkonu peněžitého trestu nebo jeho zbytku, odložení výkonu peněžitého trestu či povolení splátkového režimu a současně je zjevné, že by výkon tohoto trestu mohl být zmařen. Za zmaření lze např. považovat snahu odsouzeného zcizit nemovitost, movitou věc větší hodnoty apod. Soud se tak musí detailněji v rámci výkonu peněžitého trestu zabývat majetkovými poměry odsouzeného. Současně je problematické a dle mého názoru nejednoznačné vymezení procesu samotného vymáhání, v tom smyslu, dokdy takto soud musí činit, neboť z uvedeného lze dovodit, že vymáhání může být prováděno i po nařízení výkonu náhradního trestu odnětí svobody, popř. i během jeho výkonu, což by si mohlo ve vzájemné souvislosti i odporovat. Z tohoto je tedy zřejmé, že se výkon peněžitého trestu značně zkomplikoval, což se v praxi samozřejmě odrazilo i v četnosti jeho ukládání. Pokud jde o hmotně právní aspekty peněžitého trestu, tak v souvislosti s účinností tr. zákoníku od 1.1.2010 došlo i zde k podstatným změnám co do stanovení výměry tohoto trestu, kdy tento je ukládán v zákonném rozmezí 20 až 730 denních sazeb, kdy výše denní sazby se pohybuje od 100 Kč do 50 000 Kč. Konečná výměra peněžitého trestu pak představuje součin konkrétního počtu denních sazeb a jejich výše. Tato konstrukce určující výpočet peněžitého trestu obsažená ve výroku o trestu v trestním příkazu či rozsudku, je pak mnohdy ze strany odsouzených mylně vnímána jako povolení splátkového režimu, což je jiný institut v rámci výkonu samotného peněžitého trestu. Ačkoli je v § 68 odst. 1 tr. zákoníku výslovně stanoveno, že peněžitý trest se ukládá v denních sazbách a činí nejméně 20 a nejvíce 730 denních sazeb, přičemž denní sazba podle druhého odstavce činí nejméně 100 Kč a nejvíce 50.000,- Kč, je potřeba výrok o uložení peněžitého trestu takto koncipovat, byť tomu v praxi vždy tak není a výrok o trestu pak obsahuje pouze výměru peněžitého trestu. Počet denních sazeb a jejich výše v takových případech buďto úplně absentují, nebo jsou uvedeny v odůvodnění rozsudku, což neodpovídá

¹⁸⁶ viz § 343 odst. 1 zák. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním ve znění pozdějších předpisů.

dikci zákona, když navíc u trestního příkazu podle § 314e tr. řádu a zjednodušeného písemného rozsudku podle § 314d odst. 3 tr. řádu absentuje odůvodnění.

Jak již bylo výše naznačeno, ukládání peněžitých trestů není v soudní praxi časté na rozdíl od ukládání pokut v rámci přestupkového řízení za přestupky spáchané v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.¹⁸⁷ Nutno však dodat, že postih v rámci trestního práva a práva správního nelze pro tyto účely ztotožňovat, neboť trestní právo má mnohem omezenější podmínky pro ukládání peněžitého trestu, což lze logicky dovodit ze skutečnosti, že současně soud při jeho ukládání stanoví pro případ, že by tento nebyl řádně vykonán náhradní trest odnětí svobody až na čtyři léta.¹⁸⁸ V této souvislosti pak soud zkoumá majetkové poměry pachatele, tedy zejména zda je zaměstnaný a kolik činí jeho příjem. V případech, kdy se jedná o nezaměstnaného pachatele, nepřichází uložení peněžitého trestu v úvahu a je potřeba uvažovat o jiném druhu trestu. Ačkoliv se k těmto závěrům praxe uchyluje veskrze paušálně, je dle mého názoru potřeba zkoumat majetkové poměry pachatele více důkladněji, neboť samotný fakt, že je dotyčný nezaměstnaný, nelze považovat za dostatečný a komplexní ukazatel majetkových poměrů pachatele. Jako příklad mohu uvést osobu pachatele, který v protokolu o výsledku podezřelého sice uvedl, že je nezaměstnaný, při svém výsledku u hlavního líčení, které bylo nařízeno z důvodu odporu státního zástupce, však připustil, že s sebou běžně vozí 50.000,- Kč. Na základě této skutečnosti mu pak soud uložil v rozsudku peněžitý trest, který předtím trestním příkazem s ohledem na informaci o nezaměstnanosti obviněného, vyplývající z protokolu o jeho výsledku, neuložil. V praxi se však neprovádí žádné detailnější zkoumání majetkových poměrů osoby pachatele, nýbrž se vychází právě z údajů uvedených pachatelem v protokolu o jeho výsledku či z případné výpovědi obžalovaného u soudu, což je pochopitelné, neboť by to vedlo k neúměrnému prodlužování délky trestního řízení. Na druhou stranu je potřeba aby státní zástupce a posléze soudce detailně vnímali všechny okolnosti daného případu, tedy např. jakým vozidlem v jaké hodnotě pachatel jel, co měl v době zadržení u sebe (viz protokol o zadržení) apod., neboť toto vše ukazuje na majetkové poměry osoby pachatele, které mohou být významné pro uložení peněžitého trestu.

¹⁸⁷ viz § 125c zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸⁸ viz § 69 zák. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů.

K ukládání trestu obecně prospěšných prací se v praxi soudy uchylují vesměs u již dříve trestaných pachatelů, na které již bylo v minulosti působeno trestem odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu, kdy trest obecně prospěšných prací tak představuje důraznější působení na pachatele ve smyslu trestní represe. Trest obecně prospěšných prací bývá zřídka ukládán i v případě, kdy se pachatel dopustil jednání ve zkušební době podmíněného odsouzení z jiného rozhodnutí soudu. V této souvislosti je potřeba zejména zhodnotit, zda v případě dalšího jednání pachatele, které je před soudem projednáváno, jde o recidivu obecnou či speciální právě ve vztahu k jednání, za něž mu byl uložen podmíněný trest odnětí svobody a dále další kritéria obsažená v § 39 odst. 1 tr. zákoníku. Tento postup, kdy je pachateli dána ještě poslední šance v podobě trestu obecně prospěšných prací, je velice výjimečný, neboť ve většině případů je s ohledem na liknavost pachatele k vedení řádného života ve zkušební době podmíněného odsouzení ukládán již nepodmíněný trest odnětí svobody. V praxi pak soud uloží dotyčnému trest obecně prospěšných prací a současně samozřejmě i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Vykonáním trestu obecně prospěšných prací v celém rozsahu se pak na pachatele hledí jako by nebyl odsouzen a tudíž pomine důvod pro rozhodování o podmíněném odsouzení, neboť v podstatě tímto neporušil podmínku vedení řádného života. Zjistí-li soud, který je příslušný rozhodovat o podmíněném odsouzení, že odsouzenému byl za jiný trestný čin spáchaný ve zkušební době, uložen trest obecně prospěšných prací, obvykle vyčká na to, jaký postoj zaujme odsouzený k výkonu trestu obecně prospěšných prací. Jistou komplikací pak může představovat trest zákazu činnosti, neboť ten bude ve většině případů s ohledem na svou délku a případnou návaznost na jiný již dříve uložený a dosud nevykonaný trest zákazu činnosti stejného vymezení, vykonán s určitým časovým odstupem, tedy až po výkonu trestu obecně prospěšných prací, přičemž okamžik jeho výkonu nemůže na rozdíl od výkonu trestu obecně prospěšných prací, odsouzený nikterak ovlivnit. Je tedy na soudu samotném, zda vysloví, že se odsouzený ve zkušební době podmíněného odsouzení neosvědčil a původně podmíněně odložený trest odnětí svobody vykoná, či vyčká a veřejné zasedání v reakci na nové pravomocné odsouzení nenařídí. Časté bývá i rozhodnutí soudu o přiměřeném prodloužení zkušební doby ve smyslu ustanovení § 83 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku. V této souvislosti nutno poznamenat, že praxe se v tomto různí a je opravdu jediné a pouze na pečlivém uvážení

soudu, jenž uložil podmíněně odložený trest odnětí svobody, jak k této benevolenci ze strany jiného soudu přistoupí, se zohledněním všech skutečností na straně odsouzeného. Trochu jednodušší jsou co do posouzení situace, kdy jak trest odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu, tak následně trest obecně prospěšných prací za čin spáchaný ve zkušební době citovaného podmíněného odsouzení, ukládá jeden a ten samý soudce, kterému jeho rozhodování může usnadnit bezprostřední kontakt s odsouzeným, resp. obžalovaným, v rámci druhého trestního řízení.

Pokud jde o využívání trestu domácího vězení, tak s ohledem na jeho dosavadní krátkou existenci (od 1.1.2010), je tento dle mého názoru využíván velmi sporadicky. Z údajů Probační a mediační služby ČR nashromážděných k 1.7.2011 se dokládá, že k tomuto datu bylo soudy ČR uloženo celkem 271 trestů domácího vězení, z čehož 232 trestů bylo nařízeno a reálná kontrola výkonu tohoto trestu probíhá u 134 domácích vězňů. Průměrná délka uložených trestů domácího vězení činí osm měsíců, přičemž nejkratší trest domácího vězení byl uložen v trvání jednoho měsíce a nejdelší v maximální možné výměře tedy 24 měsíců. V rámci Ústeckého kraje bylo uloženo celkem 26 trestů domácího vězení. V jednom případě pak soud rozhodl o výkonu náhradního trestu odnětí svobody. K 1.7.2011 je se na území Ústeckého kraje vykonáváno 16 trestů domácího vězení. Nejčastěji byl trest domácího vězení ukládán pachatelům přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 tr. zákoníku (podíl 39% na celkovém počtu uložených trestů domácího vězení). Na čtvrtém místě je s podílem 9% na celkovém počtu uložených trestů domácího vězení přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku. Okresním soudem v Litoměřicích byly do současné doby uloženy celkem čtyři tresty domácího vězení, přičemž v jednom případě za trestnou činnost spáchanou v silniční dopravě, konkrétně za přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.¹⁸⁹

V případech, kdy soud ukládá pachateli trestného činu, kterého se dopustil v souvislosti s požitím návykové látky¹⁹⁰, alternativní trest u kterého mu zákon umožňuje uložit přiměřená omezení a přiměřené povinnosti demonstrativně vypočtené v

¹⁸⁹ Statistické údaje byly získány od Probační a mediační služby ČR – Středisko Litoměřice.

¹⁹⁰ Z hlediska trestné činnosti v silniční dopravě mám na mysli zejména trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku.

§ 48 odst. 4 tr. zákoníku, je dle mého názoru žádoucí uložit takovému pachateli zejména, aby se zdržel požívání alkoholu či jiných návykových látek, podrobil se léčbě závislosti na návykových látkách či se podrobil kontrolním testům na přítomnost návykových látek ze strany Probační a mediační služby ČR.¹⁹¹ Ukládá – li soud trest odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu s dohledem nebo trest domácího vězení, může s ohledem na osobu pachatele dohodnout s příslušným Střediskem Probační a mediační služby ČR frekvenci návštěv klienta u probačního úředníka či frekvenci kontrol v rámci výkonu trestu domácího vězení. Frekvence návštěv odsouzeného u probačního úředníka v rámci dohledu probíhá v nejdelším rozpětí jedenkrát za tři měsíce. Četnost samozřejmě závisí na rizikovosti klienta a závažnosti jím spáchané trestné činnosti. V případech, kdy je kontakt s klientem obtížnější, probíhají návštěvy mnohem častěji, např. jedenkrát za dva týdny. Minimální frekvence osobních kontrol výkonu trestu domácího vězení vychází z Pokynu ředitele č. 4/2010, kterým se upravuje metodický postup úředníků a asistentů PMS ČR v oblasti zajištění podkladů pro možnost uložení a výkonu trestu domácího vězení. Konkrétní frekvence namátkových kontrol výkonu trestu domácího vězení však vždy vychází z aktuálních okolností případů a současně vytíženosti konkrétního střediska Probační a mediační služby ČR. Konkrétně Probační a mediační služba ČR – Středisko Litoměřice vykonává během prvních tří měsíců výkonu trestu domácího vězení kontroly intenzivněji, tedy konkrétně 3x týdně. Po uplynutí třech měsíců záleží na vytíženosti Probační a mediační služby ČR, přičemž umožňují – li to personální podmínky, probíhají kontroly stále v intervalu 3x týdně. Dle sdělení Probační a mediační služby ČR – Středisko Litoměřice by mohli potenciálně jakožto středisko zajistit kontrolu až deseti domácích vězňů.

Pokud jde o nepodmíněný trest odnětí svobody, tak tento je v případě trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě využíván podstatně méně, oproti trestání jiných druhů trestné činnosti, např. násilné. Pro ilustraci se s tímto lze setkat v případě, kdy byla např. způsobena smrt více osob či došlo k usmrcení osoby, přičemž pachatel byl ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou nebo šlo o recidivu ať již speciální či obecnou, přičemž znovu připomínám, že jde o demonstrativní výčet modelových

¹⁹¹ Probační a mediační služba ČR využívá ke kontrole přítomnosti návykových látek orientační analyzátor, přičemž v případě pozitivního výsledku je dotyčná osoba vyzvána k vyšetření vzorku moči v K – Centru či spádovém zdravotnickém zařízení.

situací, kdy rozhodné je posouzení skutkového stavu věci ve světle kritérií obsažených v § 39 tr. zákoníku. Pokud jde o poslední zmiňovanou situaci, resp. recidivu, zejména speciální, tato se týká zejména přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku (dříve § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona č. 140/1961 Sb., účinného do 31.12.2009), přičemž v praxi jde bohužel o velice častý jev, kdy nezřídká je recidiva páchána i ve zkušební době předchozího podmíněného odsouzení a to i velmi záhy po začátku běhu zkušební doby. Uvedené nesvědčí o ničem jiném, než o zjevné liknavosti těchto pachatelů k dodržování právního řádu a v tomto smyslu je potřeba postupovat vůči nim velice nekompromisně. Pro ilustraci, k 19.8.2011 vykonávalo ve Vazební věznici Ministerstva spravedlnosti ČR v Litoměřicích nepodmíněný trest odnětí svobody za trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání 24 odsouzených a osm odsouzených si odpykávalo nepodmíněný trest odnětí svobody za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky.¹⁹² Sečtením těchto údajů dostaneme počet 32 odsouzených. V porovnání s celkovým počtem odsouzených, který k uvedenému datu činil celkem 153 osob ve výkonu trestu odnětí svobody, dojdeme k závěru, že podíl odsouzených za trestné činy v silniční dopravě zde konkrétně ve Vazební věznici Ministerstva spravedlnosti ČR v Litoměřicích je téměř 21 %, což je poměr významný.

V souvislosti s ukládáním nepodmíněného trestu je potřeba zmínit určitý negativní jev ve vztahu k ukládání nepodmíněného trestu s ohledem na délku trestního řízení. V praxi jde o to, že soud I. stupně uloží nepodmíněný trest odnětí svobody, ze strany obhajoby či obžaloby je podán řádný opravný prostředek, po němž následuje podání mimořádného opravného prostředku a v důsledku rozhodování o těchto prostředcích dojde k prodloužení trestního řízení. Celá věc je nakonec vrácena soudu, který rozhodoval v I. stupni a ačkoli tento rozhodne v konečném důsledku stejně, jsa vázán ustanovením § 39 odst. 3 tr. zákoníku, nemůže již obžalovanému uložit nepodmíněný trest odnětí svobody právě s ohledem na délku trestního řízení, která se takto mnohdy protáhne i o několik let. V konečném důsledku se tak můžeme setkat s případy, kdy pachatel způsobí silniční dopravní nehodou smrt více osob a z hlediska trestní represe je

¹⁹² Uvedené počty odsouzených jak u trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, tak trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky prezentují jak odsouzení dle stávající právní úpravy, tak tr. zákona účinného do 31.12.2009.

nakonec postižen trestem alternativním, zpravidla trestem odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu. Závěrem považuji za důležité zmínit poznatek z praxe v rozhodovací činnosti některých soudů v těch případech, kdy odsuzují pachatele za trestný čin, kterého se dopustil ve zkušební době podmíněného odsouzení z jiného rozhodnutí. Soudy zde pak dle mého názoru nesprávně přihlížejí při ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody ke skutečnosti, že na základě jejich pravomocného rozhodnutí lze očekávat, že bude rozhodnuto o tom, že se dotyčný ve zkušební době neosvědčil a původně podmíněně odložený trest odnětí svobody vykoná. Domnívám se, že zohledňování nařízení původně podmíněně odloženého trestu odnětí svobody z předchozího odsouzení, ve vztahu k délce ukládaného nepodmíněného trestu je nedůvodné, když skutečnost, že dotyčný pachatel se jednání dopustil ve zkušební době podmíněného odsouzení a nevyužil tak předchozího dobrodiní soudu, je naopak potřeba vnímat jako okolnost přitěžující.

Výjimečný fenomén mezi tresty ukládanými pachatelům trestné činnosti v silniční dopravě představuje trest propadnutí věci, konkrétně motorového vozidla. K ukládání tohoto trestu v oblasti trestné činnosti v dopravě dlužno říci přistupují soudy velmi sporadicky. Tyto případy pak dopadají zejména na speciální recidivu, kdy pachatel konkrétně buďto neustále porušuje zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel (§ 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku) nebo opakovaně řídí motorové vozidlo pod vlivem návykové látky (§ 274 odst. 1 tr. zákoníku) a z jeho jednání je zřejmé, že předchozí odsouzení nevedla a nepovedou do budoucna k jeho nápravě.

A konečně společným jmenovatelem co do trestání trestných činů spáchaných v silniční dopravě je bezesporu ukládání trestu zákazu činnosti, neboť je ve vztahu k ochraně dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích žádoucí, vyloučit pachatele trestných činů v silniční dopravě po určitou dobu ze silničního provozu na pozemních komunikacích. Lze říci, že tento trest představuje kromě nepodmíněného trestu odnětí svobody mnohdy největší zásah do práv odsouzeného, neboť s sebou přináší značná omezení. Mám zde na mysli zejména řidiče z povolání, pro které v těchto případech vyslovení trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, znamená ve většině případů ztrátu zaměstnání. V praxi jsem se však setkal i s případem, kdy soud nepostupoval takto drakonicky a s ohledem na

povahu a závažnost jednání obviněného, který byl řidič mezinárodní kamionové dopravy, tomuto vymezil zákaz činnosti pouze jako zákaz řízení osobních motorových vozidel a dotyčnému tedy umožnil de facto vykonávat dál své zaměstnání, což by v případě absolutního vymezení trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel nebylo možné. Je zde však potřeba zdůraznit, že tento postup je velice, velice výjimečný, přičemž musí adekvátně odpovídat i skutkovým okolnostem případu, přičemž je potřeba zvážit i skutečnost, zda je pro společnost přínosnější, aby dotyčná osoba dosud bezúhonná ztratila díky trestu zákazu činnosti zaměstnání a byla tak závislá na dávkách státní sociální podpory či nikoli. Dalo by se tedy říci, že jde o případy, které není na místě řešit podmíněným zastavením trestního stíhání podle § 307 tr. řádu či narovnáním podle § 309 tr. řádu a zároveň uplatnění trestní represe v její absolutní podobě by bylo nepřiměřeně přísné. Současně je potřeba poznamenat, že této do jisté míry benevolence ze strany soudu, nelze využít v případech, kdy bylo u obviněného zjištěno ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou, přičemž je potřeba reflektovat i závažnost způsobeného následku. Mnohdy se též stává, že soud trest zákazu činnosti neuloží buďto vůbec či na samé spodní hranici. Toto dopadá zejména na případy, kdy se jedná o osobu, které byl již v minulosti opakovaně ukládán trest zákazu činnosti, který dosud nevykonala či jen zčásti, neboť je např. ve výkonu trestu odnětí svobody. Pokud jde o vymezení rozsahu trestu zákazu činnosti, tak toto vymezuje soud s ohledem na charakter trestné činnosti. V případě trestné činnosti v silniční dopravě je ve většině případů tento trest vymezen jako zákaz řízení motorových vozidel všeho druhu. Soud tedy musí v tomto smyslu postupovat velmi striktně. Přesto se nezdá stává, že je trest zákazu činnosti ve vztahu k řízení všech motorových vozidel vymezen jako zákaz řízení motorových vozidel, což je v tomto ohledu nepřesné.

V obecné rovině je potřeba trest vnímat jako újmu do práv a osobní sféry jednotlivce, a ačkoli již ustanovení § 23 tr. zákona č. 140/1961 Sb., účinného do 31.12.2009, není verbis expressis obsaženo v paragrafovém znění nového trestního zákoníku, je potřeba obecně trest v tomto duchu vnímat. V této souvislosti potřeba doplnit, že citovaný § 23 tr. zákona vymezující účel trestu byl v nové právní úpravě trestního zákoníku recipován do jednotlivých ustanovení o trestních sankcích.¹⁹³ Jak již bylo konstatováno, není-li pachatel trestného činu spáchaného na úseku dopravy

¹⁹³ Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges 2010, s. 346 - 350.

ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody, představuje trest zákazu činnosti pro pachatele mnohdy největší omezení. S ohledem na charakter trestu spočívající ve způsobení újmy v oblasti práv a osobní sféry pachatele, nelze tedy jakkoli reflektovat snahu obviněného o nahrazení trestu zákazu činnosti v podobě řízení všech motorových vozidel za trest jiný, např. peněžitý trest, který je pro mnohé obviněné (osoby, jenž využívají motorové vozidlo v souvislosti se zaměstnáním či podnikáním) mnohem schůdnější a výhodnější a to mnohdy (např. u vysoce postavených manažerů či osob podnikajících) i v případě velkých peněžitých částek. Takováto akceptace návrhu obhajoby by však plně popřela jakkoli účel trestu a dopad trestní represe by zde byl minimální.

V této souvislosti si je potřeba uvědomit tu skutečnost, že ačkoli je trestní právo krajním nástrojem ochrany společnosti a postihuje tedy nejzávažnější formy protispolečenského jednání, čemuž by měla odpovídat i následná trestní represe v podobě uložených trestů, je dotyčná osoba, která se dopustila přestupku na úseku silniční dopravy¹⁹⁴ mnohdy postižena ve správním řízení srovnatelně nebo i více, nežli v trestním řízení. Zde mám na mysli ukládání peněžitého trestu a trestu zákazu činnosti v porovnání s ukládáním pokuty a sankce zákazu činnosti ve správním řízení. Příslušné správní orgány pak běžně např. za přestupek, kdy přestupce řídil motorové vozidlo ve stavu vylučující způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje (§ 125c odst. 1 písm. c) zák. o provozu na pozemních komunikacích) ukládají pokutu při samé horní hranici tedy až 50.000 Kč a současně i sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, kdy výjimkou není maximální výměra tedy dva roky. Srovnáme-li toto s mnohými rozsudky nebo zejména trestními příkazy, kde je za např. přečin ohrožení pod vlivem návykové látky uložen peněžitý trest ve výši 20.000 Kč a trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 18 měsíců, jsou tyto rozdíly alarmující a neodráží ani nereflektují rozdíl mezi trestným činem a přestupkem. Tímto narážím na další problém související s ukládáním trestu zákazu činnosti, a to v jaké výši je tento trest ukládán. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku může soud uložit trest zákazu činnosti na jeden rok až deset let. Musím však v této souvislosti poznamenat, že jsem se v případě trestu zákazu činnosti vymezeného zákazem řízení všech motorových vozidel, nesetkal s tím, že by soudy hojně využívaly

¹⁹⁴ viz § 125c zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

horní polovinu možné délky trvání tohoto trestu. Naopak, ve většině případů se omezují pouze na rozmezí první třetiny a případy, kdy uložený trest zákazu činnosti přesáhne polovinu možné délky trvání, jsou velice výjimečné a jde o případy, kdy došlo ke způsobení závažného následku, např. usmrcení více osob v důsledku požití alkoholu před jízdou. Nabízí se tedy otázka, za jakých okolností by soud přistoupil k uložení samotné desetileté hranice. V této souvislosti se domnívám, že ukládáním, dle mého názoru, nízkých trestů zákazů činnosti, pachatelům trestných činů v silniční dopravě dochází k negativnímu jevu v podobě uzavírání nůžek mezi sankcionováním pachatelů přestupků a trestáním pachatelů trestných činů, což může mít ve vztahu k veřejnosti negativní dopady, v důsledku čehož může dojít ke zlehčování role soudů v případě trestání tohoto druhu trestné činnosti a současně k absenci sebereflexe ve vztahu k trestnímu jednání pachatelů.

Jak již bylo zmíněno, trest zákazu činnosti představuje po nepodmíněném trestu odnětí svobody u trestných činů v silniční dopravě, z pohledu praxe druhý nejdůležitější prostředek trestní represe, zejména v porovnání s tresty alternativní povahy. Jisté zmírnění následků tohoto druhu trestní represe pak představuje institut podmíněného upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti upravený v § 90 tr. zákoníku. V paragrafovém znění právní úpravy tohoto institutu může odsouzený za splnění podmínek obsažených v ustanovení § 90 odst. 1 tr. zákoníku požádat soud, jenž mu trest zákazu činnosti uložil o, laicky řečeno, vrácení řidičského oprávnění, přičemž paralelně je tato možnost dána i přestupci v přestupkovém řízení.¹⁹⁵ Pokud jde o podmínky pro podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, tak v praxi jednoznačně převažuje skutečnost, že odsouzený v době výkonu trestu zákazu činnosti způsobem svého života prokázal, že dalšího výkonu tohoto trestu již není třeba, k čemuž si soud obstará opis rejstříku trestů, výpis z evidenční karty řidiče, zprávu o chování odsouzeného z místa bydliště, informace ze soudní účtárny týkající se úhrady nákladů trestního řízení apod. V případě, kdy trestným činem byla způsobena škoda, k jejíž náhradě byl odsouzený odsuzujícím rozsudkem či trestním příkazem v plném rozsahu či částečně zavázán, posuzuje soud i splnění této povinnosti ve vztahu k poškozenému,

¹⁹⁵ Dle § 14 odst. 3 zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, lze po uplynutí poloviny doby výkonu sankce zákazu činnosti od výkonu zbytku sankce zákazu činnosti upustit, jestliže pachatel přestupku způsobem svého života prokázal, že dalšího výkonu této sankce není třeba.

přičemž současně zohledňuje jakoukoli iniciativu odsouzeného ve vztahu k poškozenému. Zhodnocením těchto skutečností soud posoudí, zda odsouzený splnil podmínky pro podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, kdy současně je potřeba zhodnotit povahu a závažnost jednání, za které mu byl trest zákazu činnosti uložen, přičemž žádost nelze zamítnout pouze s poukazem na závažný následek činu, hrubé porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích a nekritický postoj obviněného k trestnímu řízení (R 43/88).¹⁹⁶ Tyto skutečnosti, zejména závažnost způsobeného následku a okolnosti, za kterých byl trestný čin spáchán, je zapotřebí zohlednit při stanovení délky zkušební doby. Tak např. delší zkušební doba bude stanovena odsouzenému, který trestným činem způsobil smrt, či hodnota ovlivnění alkoholem v době spáchání trestného činu přesáhla 2,00 ‰.

Často se stává, že odsouzený o podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti požádá, ještě před uplynutím jedné poloviny trestu zákazu činnosti, zejména pakliže mu bylo soudem uloženo více trestů zákazu činnosti stejně vymezených a odsouzený nereflektoval nutnost sčítání těchto dosud nevykonaných trestů zákazu činnosti pro účely dosažení uplynutí potřebné poloviny.

Mnohdy se lze setkat s tím, že odsouzený požádá o podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti na samém konci trestu zákazu činnosti, nebo krátce před jeho vykonáním. Důvody mohou být rozdílné a to jednak na straně samotného odsouzeného či zřídka i na straně soudu, který z různých důvodů nařídí veřejné zasedání, jehož předmětem je projednání žádosti odsouzeného o podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, s delším časovým odstupem od doručení žádosti odsouzeného. Na straně odsouzených pak k častým důvodům patří skutečnost, že si krátce před vykonáním trestu zákazu činnosti našli zaměstnání či jej změnili, a tudíž z různých důvodů potřebují řídit motorové vozidlo. Není-li však odsouzený veden těmito důvody, je vhodné jej seznámit s tím, zda pro něj nebude výhodnější vzít svou žádost zpět, neboť za situace, kdy mu zbývá do konce trestu zákazu činnosti např. jeden měsíc, není pro něj výhodné rozhodnutí o podmíněném upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, neboť s tímto je spjata uložení zkušební doby, jejíž minimální

¹⁹⁶ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, 122.

hranice činí v soudní praxi šest měsíců a po tuto dobu by mu v případě sebemenšího porušení vedení řádného života v rovině přestupků, o trestní odpovědnosti ani nemluvě, hrozilo, že soud rozhodně o zbytku výkonu tohoto trestu.

Mezi kardinální a lze říci ryze pragmatický a v praxi velice častý důvod patří taktéž snaha odsouzených vyhnout se přezkoušení z odborné způsobilosti, kterému je odsouzený povinen podrobit se v případě, kdy trest zákazu činnosti spočívající pro naše účely v zákazu řízení všech motorových vozidel přesáhne délku jednoho roku a v důsledku toho požádá o vrácení řidičského oprávnění až po uplynutí této lhůty.¹⁹⁷ Náklady zkoušky v rámci přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel hradí žadatel, přičemž první neúspěšný pokus lze opakovat nejdříve za pět pracovních dnů a v případě, že žadatel neuspěje, ani poté, je povinen se podrobit nové výuce nebo výcviku z předmětu, ve kterém neprospěl. Opakovací dílčí zkoušky z výuky či výcviku je řidič povinen složit ve lhůtě šesti měsíců od konání první zkoušky, v opačném případě se pro účely získání řidičského oprávnění musí podrobit nové výuce a výcviku v plném rozsahu.¹⁹⁸ Z uvedeného je zřejmé, že pro odsouzeného je bezesporu výhodnější, není – li veden jinými důvody a jsou – li proto to dány zákonné podmínky, požádat o podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti ještě před uplynutím lhůty jednoho roku výkonu trestu zákazu činnosti, kdy je samozřejmě potřeba vzít v potaz i dobu od doručení žádosti soudu do termínu konání veřejného zasedání. Mám – li srovnat účast odsouzených u těchto veřejných zasedání v porovnání s veřejnými zasedáními, kde se např. rozhoduje o podmíněném odsouzení či podmíněném propuštění a odsouzení nejsou v tomto posledním případě eskortováni z vazby či výkonu trestu odnětí svobody, je osobní účast žadatelů o vrácení řidičského oprávnění velmi vysoká, což samozřejmě svědčí o jejich zájmu na pozitivním výsledku řízení.

Vyhoví – li soud žádosti odsouzeného, stanoví současně i zkušební dobu, v jejímž průběhu pak v pravidelných šesti měsíčních intervalech kontroluje vedení řádného života ze strany odsouzeného či plnění uložených podmínek prostřednictvím opisů rejstříku trestů, výpisů z evidenční karty řidiče popř. zpráv o chování z místa

¹⁹⁷ viz § 123d zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹⁸ viz § 45 zák. č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

bydliště odsouzeného.¹⁹⁹ V případě, že by bylo indikováno jakékoli jednání, zejména trestná činnost či přestupky mající vztah k silniční dopravě, nařídil by soud a to i během zkušební doby veřejné zasedání za účelem rozhodnutí o výkonu zbytku trestu zákazu činnosti.²⁰⁰ V této souvislosti vyvstává otázka, zda je každé přestupkové jednání proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích způsobilé k tomu, aby soud rozhodl, že se odsouzený ve zkušební době podmíněného upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti neosvědčil a zbytek trestu zákazu činnosti vykoná. Pokud jde o posouzení povahy a závažnosti přestupkového jednání ve vztahu k posouzení vedení řádného života odsouzených během zkušební doby podmíněného upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, dovolím si nastínit následující situaci, kdy dotyčný odsouzený řídí ve zkušební době osobní motorové vozidlo, které má v důsledku znečištění nečitelnou registrační značku a jinou situaci, kdy odsouzený řídí ve zkušební době osobní motorové vozidlo bezprostředně po předchozím požití alkoholického nápoje. Z uvedeného vyplývá rozdílná škodlivost, což by mohlo mít vliv i na posouzení vedení řádného života při reflexi těchto skutečností. Jsem osobně toho názoru, že pakliže je vůči někomu užito dobrodiní v podobě faktického zkrácení trestu zákazu činnosti, je žádoucí od této osoby očekávat maximální respektování vedení řádného života a to i v rovině přestupků, navíc na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

V případě, že se odsouzený ve zkušební době podmíněného upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti dopustí trestného činu, byť kulpózního, za což je posléze pravomocně odsouzen, je tato skutečnost dle mého názoru jednoznačným důvodem pro nařízení zbytku výkonu trestu zákazu činnosti. V soudní praxi se však lze mnohdy setkat až s přílišnou benevolencí ve vztahu k nedodržování podmínek vedení řádného života odsouzeným a to i v případech, kdy se odsouzený dopustí ve zkušební době trestného činu, za což je posléze pravomocně odsouzen. Dá se tedy říci, že institut

¹⁹⁹ Obecná úprava součinnosti spočívající v plnění úkolů v rámci dožádání je obsažena v § 8 odst. 1 tr. řádu. Toto ustanovení je pak promítnuto do § 28 odst. 1 vyhl. ministerstva spravedlnost České republiky č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy, podle kterého jsou soudy oprávněny vyžadovat od orgánů obcí, orgánů policie i od jiných orgánů a právnických a fyzických osob součinnost při plnění svých úkolů, a to zejména sdělování skutečností, které mají význam pro soudní řízení a rozhodování.

²⁰⁰ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 122.

vedení řádného života je mnohdy chápán a vykládán benevolentně, což je dle mého názoru nepřijatelné, neboť tak dochází ke zlehčování trestní represe a vůbec postavení a role soudů, čehož mnohdy pachatelé, zejména recidivisté, zneužívají. Závěrem je tedy ve vztahu k trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě možno uzavřít, že ze strany soudů by bylo zapotřebí zpřísnit trestní represi v rámci rozmezí trestních sazeb stanovených u jednotlivých trestných činů, které jsou s výjimkou přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku dostačující, kdy závěrem bych chtěl zejména zdůraznit potřebu ukládání vyšších trestů zákazu činnosti.

6. Využitelnost odklonů u trestných činů v silniční dopravě

Z terminologického hlediska není pojem odklonu obsažen ani v trestním zákoníku ani v trestním řádu. Zároveň neexistuje ani jednotná a exaktní definice pojmu odklon a stejně tak neexistuje ani přesně teoretické vymezení konceptu odklonu. V této obecné rovině lze uzavřít, že odklon představuje alternativu standardního trestního řízení, kdy trestní řízení nedospěje do obvyklého konce, resp. vynesení odsuzujícího rozsudku. Doslova lze říci, že se trestní řízení odkloní a trestní věc se vyřídí jinak, přičemž velmi častým způsobem bývá zastavení trestního stíhání. V rámci trestního řízení představuje institut odklonů výjimku z obecně platné zásady legality. Podle české právní úpravy se do skupiny odklonů řadí podmíněné zastavení trestního stíhání, narovnání, podmíněné upuštění od podání návrhu na potrestání a odstoupení od trestního stíhání v řízení ve věcech mladistvých.²⁰¹

Lze konstatovat, že odklon tedy představuje jistý projev dobrodiní státu ve vztahu k pachateli trestného činu. Na oplátku se ze strany pachatele očekává tomu odpovídající přístup k trestnímu řízení, resp. splnění zákonem stanovených podmínek vypočtených u každého odklonu. K úvaze o možném alternativním vyřízení věci primárně slouží zejména doznání obviněného, pozitivní přístup k poškozenému tedy náhrada škody či opatření směřující k její náhradě, zájem o poškozeného, povaha a závažnost trestné činnosti a zhodnocení osoby pachatele z pohledu dosavadního způsobu života. Pokud jde o doznání, je potřeba zdůraznit, že je potřeba, aby pachatel již od počátku trestnou činnost doznával. Pakliže se k jednání doznal až pod tíhou usvědčujících důkazů, přičemž do této doby vinu jednoznačně popíral, na což má samozřejmě právo, je potřeba tuto změnu postoje hodnotit jako účelové doznání a odklon by v takovém případě dle mého názoru neměl být akceptován, právě s ohledem na přístup k trestnímu řízení. Dalším důležitým kritériem je otázka náhrady škody a přístup pachatele k poškozenému. Nutno dodat, že v praxi je velmi pozitivně vnímáno, pakliže se pachatel kromě náhrady škody poškozenému osobně či písemně omluví, navštíví jej v nemocnici, zajímá se o jeho zdravotní stav, v rámci rehabilitace mu např. uhradí

²⁰¹ Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 1. Vydání. Praha: Leges 2010, s. 678 – 679.

lázeňský pobyt apod. Mnohdy však toto nelze s ohledem na nenávistný či nepřátelský postoj poškozeného k pachateli realizovat, byť by pachatel projevil sebelepší snahu. Dalším důležitým kritériem bývá trestní minulost pachatele, přičemž lze dovozovat, že ustanovení o odklonu nelze využít v případě recidivistů. A konečně vztáhneme – li odklony na okruh trestných činů v silniční dopravě je potřeba zmínit, že tyto by se neměly použít v případě, kdy dotyčný byl ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou a dle mého názoru nepřichází v úvahu ani v případě, kdy dojde v důsledku trestného činu ke způsobení smrtelného následku či způsobení jiných zvlášť závažných následků, přestože všechny ostatní podmínky by byly splněny.

Jako typickým druhem trestné činnosti, kde se odklony hojně využívají, je uváděna právě trestná činnost v silniční dopravě. Z pohledu praxe musím říci, že počet odklonů oproti jiným druhům trestné činnosti je zde markantnější, na druhou stranu by tento počet dle mého názoru mohl být ještě vyšší. Tím stěžejním problémem je právě přístup pachatelů k trestnímu řízení, kteří tím nedávají prostor pro možné alternativní vyřízení věci, neboť zprvu svou vinu popírají, ve vztahu k poškozenému zaujímají negativní postoj apod. Okresní státní zastupitelství v obvodu Krajského státního zastupitelství v Ústí nad Labem jsou v této souvislosti iniciována, aby podíl odklonů na celkovém vyřízení trestné činnosti dosahoval alespoň 10 %. V této souvislosti vydal Krajský státní zástupce v Ústí nad Labem interní pokyn, podle kterého je každý státní zástupce povinen v případě, že nerozhodne o odklonu, vyplnit předtištěný formulář (tzv. Příloha státního zástupce k přípravě na hlavní líčení), kde zaznamenává popř. krátce odůvodní, proč věc nevyřídil odklonem. Tento formulář je pak součástí dozorového spisu státního zastupitelství²⁰². Mezi nejčastější způsob odklonů patří bezesporu podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu.

²⁰² viz § 140 Pokynu obecné povahy Nejvyššího státního zástupce č. 7/2004 ze dne 25.10.2004, jímž se vydává kancelářský řád státního zastupitelství. Dozorový spis se vede u všech státních zastupitelství, která konají v prvním stupni dozor nad trestním stíháním nebo nad zkráceným přípravným řízením konaným policejními orgány a účastní se v prvním stupni trestního řízení soudního, a dále ve věcech, v nichž státní zastupitelství koná předběžné šetření v řízení o vydání osoby, o jejíž vydání cizí stát požádal, do ciziny v případech, kdy proti této osobě není vedeno trestní řízení u tuzemského státního zastupitelství. Zakládá se při prvním zápisu do rejstříku pro dozor v trestním řízení nebo do rejstříku pro dozor ve zkráceném přípravném řízení. Pro každou jednotlivou věc se zakládá samostatný dozorový spis. Dozorový spis se skládá z obalu a z písemností, které jsou do obalu chronologicky ukládány. Dozorový spis dokumentující dozor nad trestním stíháním a účast státního zástupce v prvním stupni trestního řízení

Porovnáme – li předchozí právní úpravu se změnou, která se v souvislosti s přijetím tr. zákoníku dotkla podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu a narovnání podle § 309 tr. řádu zjistíme, že možnost využití těchto druhů odklonů v praxi je širší co do spektra trestné činnosti, neboť tzv. odklonit věc ve smyslu §§ 307 a 309 tr. řádu je možné u všech přečinů, tedy nedbalostních trestných činů a úmyslných trestných činů, na něž tr. zákoník stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let, což jak vyplývá z důvodové zprávy k trestnímu zákoníku bylo důvodem kategorizace trestných činů na zločiny a přečiny.²⁰³ Před touto změnou, resp. do 31.12.2009, byla aplikace §§ 307 a 309 tr. řádu možná pouze u trestných činů, jejichž horní hranice trestní sazby nepřevyšovala pět let. V současné době tak lze o možnosti odklonu uvažovat i u kvalifikovaných skutkových podstat přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 tr. zákoníku.²⁰⁴ Jak již však bylo výše avizováno, alternativní způsoby vyřízení nejsou, dle mého názoru v případě způsobení smrtelného následku, na místě.

Jednou z velkých výhod odklonů v trestním řízení je skutečnost, že se sice evidují pro účely trestního řízení podle zákona č. 269/1994 Sb., o Rejstříku trestů ve znění pozdějších předpisů, informace o těchto skutečnostech však nejsou obsaženy ve výpisech z evidence rejstříku trestů²⁰⁵, které slouží např. pro zaměstnavatele apod. a dotyčná osoba tak disponuje tzv. „čistým rejstříkem“. Pro účely trestního řízení pak orgánům činným v trestním řízení a Ministerstvu spravedlnosti slouží opis z evidence

soudního obsahuje, kromě rozhodnutí a opatření státního zástupce a dalších písemností dokumentujících výkon jeho dozoru, též stejnopisy nebo kopie protokolů o výslechu obviněného a nejdůležitějších svědků, klíčových znaleckých posudků, protokolů o hlavním líčení (jsou-li v řízení před soudem vyhotovovány) a soudních rozhodnutí. Na obalu dozorového spisu se vyznačí chronologicky všechny písemnosti v téže věci došlé státnímu zastupitelství, jakož i všechny úkony, které státní zástupce ve věci koná nebo k nimž dal souhlas nebo příkaz, tak, aby spis dával přehled o průběhu trestního stíhání od nápadu věci až do jejího skončení.

²⁰³ Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 145.

²⁰⁴ Palovský, T. Odklony a nový trestní zákoník, Státní zastupitelství, 2010, č. 1, s. 19.

²⁰⁵ Podle § 13 zákona č. 269/1994 Sb., o Rejstříku trestů ve znění pozdějších předpisů obsahuje výpis z evidence rejstříku trestů všechna dosud nezahrazená odsouzení včetně údajů o průběhu výkonu uložených trestů a ochranných opatření, pokud se podle zákona na pachatele nehledí, jako by nebyl odsouzen.

rejstříku trestů, který obsahuje mj. jiné i informace o odklonech v trestním řízení.²⁰⁶ Kromě těchto může opis z evidence rejstříků trestů vyžadovat Kancelář prezidenta republiky a další subjekty uvedené v § 10 citovaného zákona.

Obecně lze uzavřít, že podíl odklonů na celkovém počtu vyřízených trestních věcí by mohl být větší. Stěžejním problémem proč tomu tak není, je zejména právě přístup pachatelů k trestnímu řízení, kteří tak svým postojem nedávají prostor pro možné alternativní vyřízení věci.

²⁰⁶ Podle § 10 odst. 5 zákona č. 269/1994 Sb., o rejstříku trestů ve znění pozdějších předpisů se v opise uvádějí všechny údaje o každém odsouzení osoby, které se opis týká, a všechny údaje o průběhu výkonu trestů a ochranných opatření i o zhlazení odsouzení. V opise se uvádějí i údaje z evidence podmíněného zastavení trestního stíhání, podmíněného odložení podání návrhu na potrestání a jiné významné skutečnosti pro trestní řízení, pokud tak stanoví zvláštní právní předpis.

7. Účast státního zástupce na místě dopravní nehody

Při koncepci struktury rigorózní práce jsem velmi rozmýšlel, zda tuto kapitolu zařadit jako podkapitulu do kapitoly dokazování trestných činů v silniční dopravě, či ji pojmut jako kapitolu samostatnou. Nakonec jsem se přiklonil ke druhé variantě, byť musím konstatovat, že samotnou účast státního zástupce na místě dopravní nehody, kdy tato se neomezuje pouze na nehody silniční ale i letecké, železniční apod., lze označit jako důkazní prostředek *sui generis*. Pokud jde o obligatornost tohoto institutu dlužno dodat, že jde vesměs o záležitost, jež záleží na vůli konkrétního státního zástupce, jenž vykonává v souladu s vnitřním organizačním a aprobačním řádem státního zastupitelství specializaci na úseku trestné činnosti v dopravě. Lze tedy obecně říci, že se tato praxe liší v různých krajích ale i v rámci jednoho a téhož kraje, kdy v některých okresech toto funguje, v některých nikoli. V okresech, kde toto aplikují se různí i věcné vymezení případů, kam státní zástupce vyjíždí, resp. které jsou mu oznamovány. Kupříkladu na Okresním státním zastupitelství v Litoměřicích je zavedená taková praxe, že státní zástupce je informován a v reakci na to vyjíždí k dopravním nehodám s letálním závěrem a k tzv. závažnějším dopravním nehodám. Pojem závažnější dopravní nehody vymezuje takové nehody, kdy je zasahujícím lékařem zdravotnické záchranné služby primárně indikováno těžké poranění některého z účastníků dopravní nehody. Toto poměrně široké vymezení pak zabraňuje absenci státního zástupce u dopravní nehody, kdy účastník svému poranění podlehně při převozu do nemocnice či následně po hospitalizaci v nemocnici. Někteří státní zástupci pak vyjíždějí pouze k dopravním nehodám s letálním závěrem.

V případě, že dojde k dopravní nehodě, u které vyvstane oznamovací povinnost ze strany Policie ČR, operační důstojník o tomto bezodkladně vyrozumí konkrétního státního zástupce, přičemž do jeho příjezdu by neměl být prováděn odtah vozidel a další úklidové práce, které by vedly ke ztrátě stop. Nehrozí – li tedy nějaké vážné nebezpečí, mělo by být místo dopravní nehody ponecháno bez větších změn včetně konečné polohy vozidel. Uvedené slouží k tomu, aby si státní zástupce mohl učinit náhled na skutkový stav věci bez jakýchkoli determinantů a na základě toho mohl například, pokud tak již neučinil policejní orgán, rozhodnout o přivolání znalce na místo dopravní

nehody, zejména tehdy, jsou – li zásadní pochybnosti ohledně průběhu nehodového děje včetně situace před a po nehodě, zejména s ohledem na absenci svědků a kriminalistických stop. Státní zástupce může zároveň rozhodnout o provedení neodkladného a neopakovatelného úkonu ve smyslu § 158a tr. řádu, spočívajícího ve výslechu svědka, kdy toto se užívá v případech, kdy účastníky silničních dopravních nehod jsou cizinci. Jejich výsledkem ve smyslu § 158a tr. řádu se pak zamezí jakýmkoli komplikacím spojených s jejich účastí u výslechu jakožto svědků v přípravném řízení a posléze i v řízení před soudem, neboť jejich výpověď učiněnou dle § 158a tr. řádu, lze u hlavního líčení ve smyslu § 211 odst. 2 písm. b) tr. řádu přechýst. V této souvislosti, rozhodne – li se státní zástupce pro výslech svědka ve formě neodkladného a neopakovatelného úkonu, operativně zároveň zajistí účast soudce u tohoto úkonu v nejbližší možné době. Je tedy zřejmé, že účast státního zástupce u vybraných typů dopravních nehod je velice žádoucí a to s ohledem na procesní intervence demonstrativně uvedené výše. Současně je účast státního zástupce přímo na místě vynikající i pro něj samotného, neboť má příležitost bezprostředně vnímat skutkový stav věci, který by měl jinak zprostředkovaně reprodukován ve spise. Z vlastní zkušenosti musím říci, že osobní zkušenost z místa silniční dopravní nehody je nezastupitelná a nelze ji srovnatelným způsobem suplovat či nahradit byť sebelepším situačním plánkem o silniční dopravní nehodě, protokolem o dopravní nehodě či dalšími důkazy. Již zmíněná osobní zkušenost je velikým přínosem pro činnost státního zástupce jak v řízení přípravném, tak v řízení před soudem, kde lze jednoznačně poznat, že dotyčný státní zástupce byl přímo na místě dopravní nehody.

V souvislosti s přítomností státního zástupce na místě dopravní nehody se mnohdy objeví názory, jenž toto považují za důvod podjatosti dotyčného státního zástupce, který pak následně podává ve věci obžalobu k soudu. Ve světle těchto argumentů je si však potřeba uvědomit postavení státního zástupce jakožto pána přípravného řízení (lat. *dominus litis*)²⁰⁷, který je v této souvislosti v rámci dozorových oprávnění vypočtených v ustanovení § 174 odst. 2 tr. řádu oprávněn podle písm. c) citovaného ustanovení, zúčastnit se provádění úkonů policejního orgánu. Zároveň si účast státního zástupce na místě silniční dopravní nehody nelze vykládat v tom smyslu, že při podání obžaloby či jiném vyřízení věci v přípravném řízení, vychází pouze z vlastních úsudků a poznatků,

²⁰⁷ Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 1. vydání. Praha: Leges 2010, s. 157.

které si vytvořil na místě dopravní nehody, když základem pro rozhodování jsou toliko objektivně nashromážděné důkazy obsažené ve spisovém materiálu, k jejichž vzájemnému hodnocení a porovnávání v přípravném řízení pak bezesporu přispívá i ona osobní zkušenost. V tomto směru vnímám citované námitky jako nedůvodné a liché.

Závěrem lze shrnout, že přítomnost státního zástupce na místě dopravní nehody je velice žádoucí a ze strany policie velmi vítána a pozitivně hodnocena. Nepřehlédnutelný přínos představuje i pro samotného státního zástupce, který má s ohledem na osobní zkušenost vynikající představu a znalost dané věci, což mu podstatně pomáhá zejména v zastupování podané obžaloby před soudem.

Závěr

Autorským záměrem v souvislosti se zpracováním této práce bylo jednak prezentovat trestné činy v silniční dopravě z pohledu praxe a současně poukázat na aplikační a další problémy s tím spojené, zejména pak z oblasti dokazování této trestné činnosti.

Jak již bylo v úvodu rigorózní práce krátce předestřeno, problematiku porušení důležité povinnosti jakožto kvalifikačního znaku některých skutkových podstat trestných činů v silniční dopravě je potřeba považovat v tomto směru za velice důležitou. Za porušení důležité povinnosti není možné považovat jakékoli porušení předpisů mající vztah k bezpečnosti života a zdraví, nýbrž jen takových, jejichž porušení podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnost usmrcení či ublížení na zdraví, tedy jejichž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidské zdraví.²⁰⁸ V této souvislosti je velmi důležité náležité posouzení skutkového stavu ve světle jednotlivých v úvahu připadajících případů porušení důležité povinnosti, přičemž je potřeba vycházet zejména z dopravní situace a jednání ostatních účastníků. V praxi se pak mnohdy stává, že ze strany účastníků silniční dopravní nehody dojde k porušení několika důležitých povinností. V těchto případech je pak pro účely dalšího postupu potřeba rozhodnout, jaké porušení lze ve světle nastalé dopravní situace považovat za výraznější. Samotné porovnávání jednotlivých případů porušení důležité povinnosti se pak mnohdy neobejde bez znaleckého zkoumání zaměřeného zejména na analýzu nehodové děje či nezhodovky posouzení technického stavu vozidel.

Od 1.1.2010 došlo v souvislosti s účinností tr. zákoníku k řadě podstatných změn co se týče trestných činů v silniční dopravě. Za snad nejpodstatnější lze považovat vytvoření nové skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 tr. zákoníku. Jako přínosné změny hodnotím zpřísnění trestního postihu zejména u přečinu neposkytnutí pomoci podle § 150 tr. zákoníku, přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku, přečinu obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku a přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle

²⁰⁸ Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, s. 177, 186.

§ 337 tr. zákoníku. V posledním případě však došlo dle mého názoru k nelogickému prohloubení rozdílnosti výše trestních sazeb mezi tímto přečinem a přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku, kde výše trestního postihu zůstala bohužel beze změny, ačkoli by zde byla více než žádoucí. Za nešťastný krok zákonodárce považuji rovněž vypuštění tzv. přestupkové recidivy u skutkové podstaty přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku.²⁰⁹ Navzdory těmto skutečnostem lze shrnout, že zpřísnění trestních postihů u zmíněných přečinů, je potřeba ve světle současné situace v provozu na pozemních komunikacích hodnotit velice pozitivně.

V souvislosti s přečinem maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku se rozhořela zajímavá diskuze týkající se trestní odpovědnosti tzv. vybodovaných řidičů. V této souvislosti se rozhodovací praxe soudů rozdělila na dva tábory, kdy jedni poukazovali na rozšiřování trestní odpovědnosti in malam partem a druzí zastávali názor zcela opačný. Nejvyšší soud ČR pak ve svém Stanovisku přisvědčil zastáncům vyvozování trestní odpovědnosti za toto jednání. S ohledem na poznatky z praxe týkající se četnosti jednání vykazujícího znaky přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku se domnívám, že ve vztahu k tomuto jednání by do skutkové podstaty přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 tr. zákoníku měla být jakožto kvalifikovaná skutková podstata vložena recidiva se zpětností tří let.

Typickým znakem pro dokazování trestné činnosti v silniční dopravě je bezesporu četnost a mnohdy rozsáhlost znaleckého dokazování, které tvoří stěžejní prvek pro další genezi trestního řízení. K nejmarkantnějším problémům při dokazování trestné činnosti v silniční dopravě dochází při zjišťování ovlivnění alkoholem či jinými návykovými látkami, přičemž v případě jiných návykových látek soudobá praxe naráží navíc na skutečnost, že pro jednotlivé návykové látky není obecně stanovena hranice ovlivnění v rozsahu zakládajícím trestní odpovědnost. Zjištění ovlivnění návykovou látkou je primárně realizováno prostřednictvím orientačních analyzátorů (pro naše účely zn. Dräger Alkotest a zn. Drugwipe 5+), které jsou pro potřeby současné rozhodovací praxe

²⁰⁹ Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, s. 7.

soudů považovány pouze za metody prvního záchytu a jejich výsledky toliko za orientační. Naměřené hodnoty je pak buďto potřeba následně verifikovat vyšetřením biologického materiálu (nejčastěji krevního séra) nebo podpořit dalšími důkazy svědčícími o ovlivnění dotyčného alkoholem či jinou návykovou látkou v rozsahu vylučujícím způsobilost dle dikce přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku. Nutno dodat, že i samotná rozhodovací praxe soudů není v tomto jednotná a jsou zde patrné četné rozdíly. V souladu s ustanovením § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů může navíc řidič vozidla odmítnout podrobit se vyšetření, zda při řízení vozidla není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou. Ustanovení § 114 odst. 4 tr. řádu pak znemožňuje překonání odporu podezřelého za účelem odběru vzorku krve, kdy tento úkon je považován za zásah do tělesné integrity. Z mého pohledu je tak řidiči motorového vozidla dána přílišná volnost a řada možností jak se vyhnout případné trestní odpovědnosti. V této souvislosti samozřejmě plně respektuji právo na spravedlivý proces zakotvené v ustanovení čl. 6 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod²¹⁰ a s tím související právo neobviňovat sám sebe²¹¹ a zároveň právo na ochranu osobní integrity deklarované v ustanovení čl. 7 Listiny základních práv a svobod. Na druhou stranu je však potřeba vnímat bezpečnost ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, která může být právě v důsledku jednání takovýchto řidičů ohrožena. V tomto smyslu se domnívám, že by mělo dojít k posílení důkazní síly výsledků orientačních analyzátorů, zejména alkoholu. De lege ferenda by tak v případě pozitivního výsledku orientační analýzy návykových látek následoval obligatorní odběr krve. V případě nesouhlasu, či nebezpečí spojeného s odběrem krve, by dotyčná osoba musela vyjádřit svůj souhlas s naměřenými hodnotami prostřednictvím orientačních analyzátorů, které by stejně jako výsledky vyšetření krve byly považovány za objektivní důkaz prokazující ovlivnění dotyčného návykovou látkou. Dlužno dodat, že tento názor má dostatečnou podporu i ze strany odborné

²¹⁰ Sdělení č. 209/1992 Sb., Federálního ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů č. 3, 5 a 8.

²¹¹ Právo neobviňovat sám sebe představuje důležitý prvek zabezpečení ochrany jednotlivce před nátlakem ze strany orgánů činných v trestním řízení. Úzce souvisí s právem nevypovídat a presumpce neviny obsaženým v čl. 6 odst. 2 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod. Čapek, J. Právo neobviňovat sám sebe ve světle recentní judikatury Evropského soudu pro lidská práva. Státní zastupitelství, 2011, č. 7 - 8, s. 31.

veřejnosti a to nejen juristické ale i z řad znalců, zejména z odvětví toxikologie. Značné problémy v praxi přináší i tzv. úřední záznamy o podaném vysvětlení ve smyslu ustanovení § 158 odst. 5 tr. řádu, které jsou až na výjimky procesně nepoužitelné. V této souvislosti samozřejmě chápu postavení přípravného řízení ve vztahu k řízení před soudem, kde by mělo být těžiště dokazování, na druhou stranu se domnívám, že i za tohoto stavu by měl mít úřední záznam o podaném vysvětlení důkazní váhu pro účely dalšího řízení.

Trestání pachatelů trestné činnosti v silniční dopravě vykazuje s ohledem na osoby samotných pachatelů značná specifika. V tomto ohledu pak v praxi převažuje ukládání alternativních trestů, zejména trestů odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu, trestů obecně prospěšných prací a trestů peněžitých. Nelze taktéž opomenout trest domácího vězení, který je však dle mého názoru ukládán zatím poměrně sporadicky, což je zřejmě do jisté míry dáno jeho dosavadní krátkou zákonnou úpravou. Společným jmenovatelem pak až na drobné výjimky bývá současné uložení trestu zákazu činnosti vymezeného nejčastěji jako zákazu řízení všech motorových vozidel. Nepodmíněný trest odnětí svobody pak přichází v úvahu zejména v případě recidivy.

V současné praxi se bohužel mnohdy setkáváme s tím, že při ukládání peněžitých trestů a trestů zákazů činnosti dochází z důvodu výše těchto uložených trestů ke stírání rozdílů mezi soudní represí a správním trestáním, což je dle mého názoru nežádoucí zejména z pohledu individuální a generální prevence, ale současně postavení trestního práva v systému práva a jeho funkce jakožto prostředku ultima ratio.²¹²

Institut alternativního rozhodování v rámci trestního řízení, resp. odklonů bývá velmi často spojován s trestnou činností v silniční dopravě, kde je v praxi poměrně hojně využíván. Podle důvodové zprávy k trestnímu zákoníku by měla kategorizace trestných činů na zločiny a přečiny přinést mj. větší prostor pro uplatnění odklonů.²¹³ V této souvislosti lze tedy využít možnost odklonu i v případě přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 tr. zákoníku. Jak jsem již dříve předestřel, použití odklonu v případě způsobení smrtelného následku není dle mého názoru na místě. Současná

²¹² Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 1. vydání. Praha: Leges, 2010, s. 21.

²¹³ Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, s. 145.

právní úprava umožňuje alternativně rozhodovat v podobě podmíněného odložení podání návrhu na potrestání podle § 179g tr. řádu, podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu, narovnání podle § 309 tr. řádu a odstoupení od trestního stíhání podle § 70 zákona č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže ve znění pozdějších předpisů. Ve své podstatě jde o jistý projev dobrodiní státu vůči pachateli trestného činu, od kterého se na oplátku očekává tomu odpovídající přístup k trestnímu řízení. Nutno však doplnit, že by odklony v trestním řízení mohly být využívány dle mého názoru mnohem více, čemuž brání právě neodpovídající přístup pachatelů k trestnímu řízení.

Účast státního zástupce na místě silniční dopravní nehody je v praxi velmi pozitivně hodnocena, jak ze strany policie, které se takto naskýtá příležitost zkonzultovat okolnosti případu se státním zástupcem přímo na místě silniční dopravní nehody, tak i ze strany samotného státního zástupce, který tímto získává osobní zkušenost z místa činu, což je pro další řízení, zejména před soudem nezastupitelné a současně může korigovat práci policie od samého počátku. Tato, dle mého názoru velmi prospěšná a užitečná praxe však není obligatorně aplikována na všech okresních státních zastupitelstvích, neboť její zavedení je v dispozici konkrétního specialisty na trestnou činnost v dopravě.

Podíváme – li se na problematiku trestné činnosti v silniční dopravě v obecné laické rovině, je potřeba zdůraznit, že pachatelem trestného činu na úseku silniční dopravy zejména proti životu a zdraví může být každý z nás. Ve zlomku vteřiny se pak může změnit celý život nejen účastníkům silniční dopravní nehody, ale i jejich rodinám a příbuzným, zejména pokud jde o nehody s tragickými následky. V řízení před soudem pak proti sobě stojí na jedné straně v pozici podezřelého či obviněného viník, který si svou vinu ponese po celý zbytek života a na straně druhé pozůstalí, kteří plní zármutku a zloby žádají exemplární potrestání viníka mnohdy nad rámec zákonných možností trestního práva. S ohledem na tyto a další dříve vypočtené argumenty lze uzavřít, že na orgány činné v trestním řízení jsou v tomto smyslu kladeny ve všech stádiích trestního řízení značné nároky a současně trestnou činnost v silniční dopravě nelze považovat v tomto směru za bagatelní či okrajovou.

Použitá literatura

Odborná literatura:

Chmelík, J. a kol. Dopravní nehody I. díl Teorie dopravních nehod. Praha: Aleš Čeněk, 2009.

Chmelík, J. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. 88 s.

Chmelík, J. Znalecké dokazování. Praha: Policie České republiky, úřad vyšetřování pro Českou republiku, 2001, 192 s.

Jelínek, J. a kol. Trestní právo procesní. 1. vydání. Praha: Leges, 2010, 784 s.

Jelínek, J. a kol. Trestní právo hmotné. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, 896 s.

Jelínek, J. a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 1. Vydání. Praha: Leges, 2009, 1216 s.

Kovalčíková, D., Štandera, J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář. Praha: C.H.Beck, 2008,

Kučerová, H. Dopravní přestupky v praxi po změnách účinných od 1.7.2006. Praha: Linde, 2006, 431 s.

Kuchta, J., Válková, H. a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C. H. Beck, 2005, 544 s.

Kvapilová, H., Dogoši, M. Soudní lékařství pro právníky. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2007, 243 s.

Leitner, M., Lukášek, V., Kopecký, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící s komentářem, 3. Přepřacované vydání. Praha: Linde, 2006, 572 s.

Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J. Kriminalistika. 2. Přepřacované a doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, 583 s.

Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha: Linde Praha, a.s., 2000, 378 s.

Šámal, P., Púry, F., Rizman, S. Trestní zákoník. Komentář. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 3257 s.

Vangeli, B. Zákon o Policii České republiky. Komentář. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2009, 464 s.

Odborné časopisy:

Čapek, J. Právo neobviňovat sám sebe ve světle recentní judikatury Evropského soudu pro lidská práva. Státní zastupitelství, 2011, č. 7 - 8, 46 s.

Hirt, M. a kol. Mezirepubliková Česko – Slovenská studie korelace výsledků dechových analyzátorů a výsledků laboratorní analýzy při zjišťování hladiny alkoholu v krvi. Soudní lékařství, 2010, č. 1.

Chromý, J. Determinanty poskytování pomoci v emergenčních situacích (se zřetelem na kriminální věci). Státní zastupitelství, 2007, č. 12, 60 s.

Palovský, T. Odklony a nový trestní zákoník, Státní zastupitelství, 2010, č. 1, 40 s.

Růžička, M. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. Státní zastupitelství, 2007. č. 12, 60 s.

Růžička, M. Šabata, K. Vybrané problémy obecné části nového trestního zákoníku, Státní zastupitelství, 2009, č. 11, 60 s.

Růžička, M. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. Státní zastupitelství, 2010, č. 3, 44 s.

Právní předpisy:

Sdělení č. 209/1992 Sb., Federálního ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů č. 3, 5 a 8.

Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon účinný do 31.12.2009.

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 269/1994 Sb., o Rejstříku trestů ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška ministerstva zdravotnictví ČSR č. 19/1988 Sb., o postupu při úmrtí a pohřebnictví ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška FMV č. 99/1989 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 23/1994 Sb., o jednacím řádu státního zastupitelství, zřízení poboček některých státních zastupitelství a podrobnostech o úkonech prováděných právními čekateli ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva spravedlnosti č. 432/2002 Sb., kterou se mění vyhláška k provedení zákona o znalcích a tlumočnících a vyhláška, kterou se stanoví paušální částka nákladů trestního řízení.

Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze připoutat bezpečnostním pásem ve znění pozdějších předpisů.

Internetové zdroje:

http://uamk.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=298:promile&catid=3:newsflash&Itemid=50

http://uamk.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=298:promile&catid=3:newsflash&Itemid=50

<http://www.mvcr.cz/clanek/srovnani-narodnich-dopravne-bezpecnostnich-pravidel-76111.aspx>

<http://www.mvcr.cz/clanek/srovnani-narodnich-dopravne-bezpecnostnich-pravidel-76111.aspx>

<http://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/196469.aspx>

<http://www.pc-crash.com/buy.php>.

<http://www.policie.cz/clanek/celorepublikove-utvary-kriminalisticky-ustav-praha-zpravodajstvi-test-1.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

Jiné zdroje:

Důvodová zpráva k návrhu trestního zákoníku. Tisk 410 Poslanecké sněmovny. Aktuální volební období.

Kalibrační protokol společnosti Dräger Safety s.r.o., se sídlem Pod Sychrovem I-64, Praha 10.

Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005, Nejvyšší státní zastupitelství, Brno, 8.10.2008.

Pokyn obecné povahy Nejvyšší státní zástupkyně č. 4/2009 ze dne 27. července 2009 (Vzorový organizační řád).

Pokyn obecné povahy Nejvyššího státního zástupce č. 1/2011 ze dne 21.1.2011.

Pokyn obecné povahy Nejvyšší státní zástupkyně č. 8/2009 ze dne 21.9.2009, o trestním řízení.

Pokyn obecné povahy Nejvyššího státního zástupce č. 7/2004 ze dne 25.10.2004, jímž se vydává kancelářský řád státního zastupitelství.

Pokyn ředitele č. 4/2010, kterým se upravuje metodický postup úředníků a asistentů PMS ČR v oblasti zajištění podkladů pro možnost uložení a výkonu trestu domácího vězení.

Pošvář, J., Tichý, J. Analyzátoři alkoholu v dechu, Český metrologický institut.

Statistické údaje policejního orgánu Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje, Územního odboru Služby kriminální policie a vyšetřování v Litoměřicích týkající se vynaložených nákladů na znalecké zkoumání.

Statistické údaje Probační a mediační služby ČR – Středisko Litoměřice týkající se výkonu trestu domácího vězení.

Statistické údaje Probační a mediační služby ČR týkající se výkonu trestu domácího vězení.

Tesařík, J., Sobotka, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010. Dostupný z: <http://www.policie.cz/clanek/statisticka-rocenka-dopravnich-nehod-za-rok-2010.aspx>

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Zpráva o bezpečnostní situaci v Ústeckém kraji za rok 2010 ve srovnání s rokem 2009, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje 2010.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Návrh na potrestání – přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku

Příloha č. 2: Návrh na potrestání – přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku

Příloha č. 3: Návrh na potrestání – přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku – tzv. vybodovaný řidič

Příloha č. 4: Formulář záznamu o namátkové kontrole trestu domácího vězení

Příloha č. 5: Formulář sdělení o porušení trestu domácího vězení

Příloha č. 6: Příloha státního zástupce k přípravě k hlavnímu líčení – odklon

Příloha č. 7: Usnesení o podmíněném zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu

Příloha č. 8: Usnesení o narovnání podle § 309 tr. řádu

**Příloha č. 1: Návrh na potrestání – přečin ohrožení pod vlivem
návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku**

ZK 123/2011

Okresnímu soudu

v Litoměřicích

Návrh na potrestání

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích podává
podle § 179c odst. 2 písm. a) tr. řádu návrh na potrestání podezřelého:

Jana NOVÁKA,

nar. 3.11.1935 v Litoměřicích, starobního důchodce, trvale bytem Litoměřice,
Dlouhá ulice 123,

- že -

dne 25.8.2011 kolem 01:10 hodin na pozemní komunikaci před obcí Dolánky, okres Litoměřice ze směru od Litoměřic, kde byl kontrolován hlídkou Dopravního inspektorátu PČR Litoměřice, po předchozím požití alkoholických nápojů řídil osobní motorové vozidlo zn. Škoda Octavia Combi, červené metalízy, r.z. 1U2 3456, přičemž opakovanou dechovou zkouškou provedenou téhož dne na přístroji zn. Dräger bylo u něho zjištěno v 01:19 hodin 2,31 ‰ alkoholu, v 01:26 hodin 2,48 ‰ alkoholu a v 01:32 hodin 2,53 ‰ alkoholu,

t e d y :

vykonával ve stavu vylučující způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku,

t í m s p á c h a l :

přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zákoníku.

U hlavního líčení navrhuji:

1. Slyšet jako svědky: prap. Vomáčku a pprap. Pavláška oba na č.l. 9.
2. Podle § 314d odst. 2 tr. řádu číst: výpisy z přístroje zn. Dräger (č.l. 7), úřední záznam DI PČR (č.l. 9) a osobní materiály podezřelého (č.l. 14).
3. **Za nesporné skutečnosti označuji:** protokol o zadržení osoby podezřelého (č.l. 3) a výpis z evidenční karty řidiče (č.l. 12 - 13).

V Litoměřicích, dne 30. srpna 2011

Státní zástupce

Mgr. Jan MALÝ

**Příloha č. 2: Návrh na potrestání – přečin maření výkonu
úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr.
zákoníku**

ZK 123/2011

Okresnímu soudu

v Litoměřicích

Návrh na potrestání

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích **p o d á v á**
podle § 179c odst. 2 písm. a) tr. řádu návrh na potrestání podezřelého:

Jana N O V Á K A ,

nar. 1.10.1976 v Litoměřicích, nezaměstnaného, trvale bytem Litoměřice, Dlouhá
123/456,

- ž e -

dne 29.6.2011 kolem 13:05 hod. na pozemní komunikaci v ulici Moskevská před OD
Tesco v Litoměřicích, kde byl kontrolován hlídkou DI Policie ČR Litoměřice, řídil
osobní motorové vozidlo zn. Fiat Bravo, r.z. 1U2 3456, zelené barvy,

a tohoto jednání se dopustil přesto, že mu byl trestním příkazem Okresního soudu
v Litoměřicích ze dne 4.2.2011, pod sp. zn. 12 T 345/2011, v právní moci dne 4.5.2011
uložen mj. trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na

dobu 3 roků, a dále rozhodnutím Městského úřadu v Litoměřicích, odboru dopravy a silničního hospodářství, sp. zn. 123/45678/2010/ABC ze dne 7.11.2010, v právní moci dne 30.11.2010, mu byla mj. uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců,

t e d y :

mařil výkon rozhodnutí soudu a jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonával činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána,

t í m s p á c h a l :

přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.

U hlavního líčení n a v r h u j i :

1) Podle § 314d odst. 2 tr. ř. číst: úřední záznam (č. l. 4) a osobní materiály podezřelého (č.l. 31, 32 - 35).

2) Za **nesporné skutečnosti označuji:** výpis z evidenční karty řidiče (č.l. 9 - 10), rozhodnutí Městského úřadu v Litoměřicích sp. zn. 123/45678/2010/ABC (č.l. 15 – 20) a trestní příkaz OS Litoměřice sp. zn. 12 T 345/2011 (č.l. 23 – 24).

V Litoměřicích dne 1. července 2011

Státní zástupce

Mgr. Jan MALÝ

Příloha č. 3: Návrh na potrestání - přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykazání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku - tzv. vybodovaný řidič

ZK 123/2011

Okresnímu soudu

v Litoměřicích

Návrh na potrestání

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích **p o d á v á**
podle § 179c odst. 2 písm. a) tr.ř. návrh na potrestání na podezřelého:

Jana N O V Á K A ,

nar. 1.10.1976 v Litoměřicích, nezaměstnaného, trvale bytem Litoměřice, Dlouhá 123/456,

- ž e -

dne 23.8.2011 kolem 21:00 hod. na pozemní komunikaci v ulici Dlouhá v Litoměřicích, řídil osobní motorové vozidlo zn. Škoda Octavia, r.z. 1U2 1234 a tohoto jednání se dopustil přesto, že věděl, že dne 8.8. 2011 pozbyl řidičské oprávnění pro všechna vozidla, zejména pro vozidla skupiny B podle § 81 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to na základě dosažení 12 bodů za porušení povinností stanovených zákonem ve smyslu §123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o čemž byl vyrozuměn oznámením Městského úřadu v Litoměřicích, odboru dopravy a silničního hospodářství, ze dne 28.5.2011,

t e d y :

mařil výkon rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonával činnost, pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle zvláštního zákona,

t í m s p á c h a l :

přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku

U hlavního líčení **n a v r h u j i :**

1) Podle § 314d odst. 2 tr. ř. číst: úřední záznam (č. l. 16) a osobní materiály podezřelého (č.l. 7, 14, 15).

2) **Za nesporné skutečnosti označuji:** výpis z evidenční karty osoby (č.l. 8 - 10), výpis

z bodového hodnocení řidiče (č.l. 11), oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém

hodnocení (č.l. 12, 13).

V Litoměřicích, dne 30.8.2011

Státní zástupce

Mgr. Jan MALÝ

Příloha č. 4: Formulář záznamu o namátkové kontrole trestu domácího vězení



..PM/..

ZÁZNAM O NAMÁTKOVÉ KONTROLE TRESTU DOMÁCÍHO VĚZENÍ

Jméno odsouzeného	
Datum narození	
Adresa výkonu TDV	

Zjištěné skutečnosti při provádění kontroly

(zjištění týkající se lokality a místa výkonu TDV, zjištěná nová rizika nebo nové skutečnosti apod.)

--

Datum a čas provedení namátkové kontroly	
---	--

Odsouzený byl/nebyl přítomen	
<i>Jestliže byl odsouzený při kontrole přítomen:</i> Podpis klienta	

Poznámky

- při pozitivní kontrole popis důležitých okolností (projevy klienta, těžkosti nalezení místa)
- v případě nepřítomnosti klienta jsou zde popsány skutečnosti o učiněných krocích ke kontaktování klienta, jednání s jinou osobou, způsob a místo uložení „Oznámení o namátkové kontrole“

Úředník/asistent PMS provádějící kontrolu:	Jméno	Podpis

Další přítomné osoby <i>(uvést o koho se jedná)</i>		

Příloha č. 5: Formulář sdělení o porušení trestu domácího vězení



..PM/..

Jméno, příjmení odsouzeného:

Datum narození:

SDĚLENÍ O PORUŠENÍ TRESTU DOMÁCÍHO VĚZENÍ

Pane/Paní,

oznamuji Vám, že jsem dnes, tj. provedl/a v místě Vašeho bydlíště na adrese, kde máte vykonávat soudem nařízený trest domácího vězení v.....hod namátkovou kontrolu dodržování podmínek výkonu tohoto trestu.

V uvedenou dobu jste nebyl/a přítomen/mna a ani jiným způsobem jsem s Vámi nemohl/a navázat kontakt.

Protože jsem tímto zjistil/a, že neplníte povinnost zdržovat se ve stanovené době na určeném místě, žádám Vás, **abyste se dostavil/a dne**

vhod **na středisko PMS na adresu** a zdůvodnil/a mnou zjištěné porušení trestu domácího vězení.

V případě, že se nedostavíte, budu nucen/a soud vyrozumět o tom, že tímto maříte účel uloženého trestu domácího vězení a to bez toho, že byste mi uvedl/a důvod. Současně soudu navrhnou, aby ve Vašem případě zvážil uložení náhradní trest odnětí svobody.

.....

probační úředník

Příloha č. 6: Příloha k přípravě státního zástupce k hlavnímu líčení - odklon

PŘÍLOHA K PŘÍPRAVĚ STÁTNÍHO ZÁSTUPCE K HLAVNÍMU LÍČENÍ –

ODKLON

Obviněný 1).....

2).....

3).....

A/ obviněný - popírá

- odmítá vypovídat

B/ obviněný – doznává, nejsou však dány podmínky pro odklon, když:

- jde o recidivu, kdy s ohledem na předchozí odsouzení, popř. probíhající další tr. řízení podle lustrace tento způsob vyřízení není namístě,

- nebyl dán souhlas obviněným k odklonu a není předpoklad, že s ohledem na formální trvalý pobyt nebude možno tento získat po doručení NPO k žádosti státního zástupce,

- neuhradil škodu popř. neučinil žádné kroky k její náhradě a vzhledem k poznatkům z tr. spisu zejména k osobě obviněného a jeho poměrům je zcela zjevné, že škodu ani v nejdelší možné zkušební době neuhradí a jeho vyjádření ve výpovědi je zcela zjevně účelové,

- žádá o narovnání, ale částka, kterou by byl ochoten složit na účet OSZ, je zcela nepřiměřeně nízká vzhledem k osobním poměrům pachatele a závažnosti trestné činnosti,

- jiné důvody (uvedou se velmi stručně)

Příloha č. 7: Usnesení o podmíněném zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu

1 ZT 23/2011

U s n e s e n í

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích rozhodl dne 1.3. 2011 v trestní věci obviněného Jana Nováka, nar. 12.4. 1976 v Bělé, okres Litoměřice, trvale bytem Jámy 23, okres Litoměřice, pro skutek kvalifikovaný jako přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku,

t a k t o :

Podle § 307 odst. 1 trestního řádu **s e** trestní stíhání obviněného Jana Nováka, nar. 12.4. 1976, pro skutek kvalifikovaný jako přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku, jehož se měl dopustit tím, že dne 21.8. 2009 v 19:10 hod. v Litoměřicích jako řidič vozidla zn. Fiat Tipo, r.z. 1U2 3456 jedoucí po vedlejší silnici v ulici U Máchy vjel do tříramenné křižovatky silnice č. II/123 a zde nedal při odbočování vpravo na hlavní silnici ulice Vysoká ve směru z Litoměřic do Podlusk přednost v jízdě na motocyklu zn. SUZUKI jedoucímu cyklistovi Janu Máchovi, nar. 2.11.1965, který jel po hlavní silnici z ulice Vysoká taktéž ve směru na Podlusk, tak že ho srazil na zem, čímž poškozený Jan Mácha, nar. 2.11.1965, utrpěl těžké zranění zlomeniny pravé pažní kosti, tříštivé zlomeniny pravého acetabula, postižení nervových vláken pravé dolní končetiny včetně poruchy hybnosti, s čímž byl hospitalizován v Městské nemocnici v Litoměřicích od 22.6.2009 do 9.11.2009, s čímž se dosud léčí, kdy obviněný porušil svým jednáním ustanovení § 4 písm. a), b), c) a § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které je třeba považovat za povinnosti důležité,

p o d m í n ě n ě z a s t a v u j e .

Podle § 307 odst. 2 trestního řádu se obviněnému stanoví zkušební doba v trvání **dvaceti (20) měsíců.**

O d ů v o d n ě n í

Obviněný Josef Mikeš je stíhán policejním orgánem Policie ČR, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje, Služby kriminální policie a vyšetřování pod č.j. KRPU-12345/TČ-2010-12345-QD pro skutek kvalifikovaný jako přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, odst. 2 trestního zákoníku, jehož se měl dopustit způsobem ve výroku tohoto usnesení uvedeným.

Obviněný se doznal. Uvedl, že mu je moc líto, že způsobil bolest jinému, přičemž byl ve spojení s manželkou poškozeného. Je si vědom svého zavinění. Byl za poškozeným i v nemocnici. Jeho doznání je pak v souladu s důkazy vyšetřováním opatřenými. Z lékařské zprávy je patrné, že poškozený Jan Mácha utrpěl shora uvedená zranění. Jedná se o zranění těžká. Z protokolu o nehodě v silničním provozu vyplývá, že přehlednost v místě dopravní nehody je dobrá. Povrch vozovky je suchý, bez výtluků a výmolů. Ze záznamu o dechové zkoušce je patrné, že poškozený měl ve 20:00 hod. v dechu 0,52 promile alkoholu.

Podle § 307 odst. 1 trestního řádu v řízení o přečinu může se souhlasem obviněného soud a v přípravném řízení státní zástupce podmíněně zastavit trestní stíhání, jestliže

- a) obviněný se k činu doznal,
- b) nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradu uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě,

a vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující.

Obviněný souhlasil s podmíněným zastavením trestního stíhání a doložil také, že škoda bude hrazena ze zákonného pojištění vozidla Českou pojišťovnou. Toto se zjišťuje z oznámení škodné události z pojištění odpovědnosti provozu motorového vozidla (oznámení o poskytnutí zálohy pojistného plnění poškozenému), pojistná událost č. 123456789. Obviněný Jan Novák tak učinil jiná potřebná opatření k náhradě škody. Obviněný dále zaslal s omluvným dopisem nad rámec plnění pojišťovny poškozenému Janu Máchovi jako projev politování dne 30.1.2011 finanční částku 35.000,- Kč. Toto se zjišťuje z podacího lístku poštovní poukázky, který je ve spise. Obviněný je jinak bezúhonný, k jeho jednomu odsouzení z roku 1989 již nelze se zřetelem k zahlazení tohoto odsouzení přihlížet. K jeho pověsti nebyly zjištěny žádné negativní poznatky. Přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1,

odst. 2 trestního zákoníku je ohrožen trestní sazbou odnětí svobody až na čtyři léta. Ze shora uvedeného je zřejmé, že jsou splněny všechny podmínky a předpoklady pro podmíněné zastavení trestního stíhání, a proto bylo rozhodnuto, že podle § 307 odst. 1 trestního řádu se trestní stíhání obviněného Jana Nováka podmíněně zastavuje. Obviněnému pak byla stanovena zkušební doba v trvání dvaceti měsíců, která je přiměřená okolnostem dopravní nehody a způsobenému následku. Zkušební doba počíná právní mocí rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání (§ 307 odst. 2 trestního řádu).

P o u ě n í : Proti tomuto usnesení může podat stížnost obviněný a poškozený. Stížnost je možno podat nejpozději do tří dnů od jeho oznámení u Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích. Stížnost by měla odkladný účinek a rozhodovalo by o ní Krajské státní zastupitelství v Ústí nad Labem.

V Litoměřicích dne 1. března 2011

Státní zástupce

Mgr. Jan MALÝ

Příloha č. 8: Usnesení o narovnání podle § 309 tr. řádu

ZT 123/2010

U s n e s e n í

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích dne 1.3. 2011 podle § 309 odst. 1 tr. řádu **s c h v a l u j e n a r o v n á n í** mezi obviněnou Janou Novákovou, nar. 1.1.1965 v Ústí nad Labem, trvale bytem Jánského 12, Litoměřice a poškozenou Janou Máchovou, nar. 2.2.1965 v Ústí nad Labem, bytem Jánského 13, Litoměřice, neboť obviněná Jana Nováková, nar. 1.1.1965, dne 6.2.2011 prohlásila, že spáchala skutek spočívající v tom, že dne 11.června 2010 ve 12.00 hodin na silnici č. I/302 v katastru obce Podluský ve směru od Litoměřic, řídila osobní motorové vozidlo zn. Volvo T 56 r.z. 1U2 3456, kde na křižovatce s komunikací č. I/302 s vozidlem zastavila za zde stojícím motocyklem zn. Simson r.z. 1U2 345, který řídila Jana Máchová, nar. 2.2.1965, kdy se poté obv. Jana Nováková s vozidlem rozjela, přičemž narazila do zadní části motocyklu levou přední částí svého vozidla, takže poškozená Jana Máchová, nar. 2.2.1965, upadla s motocyklem na vozovku, čímž poškozená utrpěla zranění tříštivé posunuté zlomeniny dolního konce vřetenní kosti levého předloktí s porušením kloubní plochy kosti, s čímž musela být dne 14.7.2010 operována v Městské nemocnici v Litoměřicích, kdy léčení není ještě ukončeno, přičemž obv. Ing. Jana Nováková jako řidič porušila § 4 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a § 5 odst. 1 písm. b) téhož zákona a § 19 odst. 1 citovaného zákona, které je třeba považovat za důležité povinnosti, ve kterém je spatřován přečin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku, a nejsou důvodné pochybnosti o tom, že její prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě, přičemž obviněná Jana Nováková dne 12.2.2011 složila na účet Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích peněžní částku ve výši 40.000,- Kč, a tato peněžní částka je určena k obecně prospěšným účelům, a sice částka ve výši 20.000,-Kč na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti na účet Ministerstva spravedlnosti ČR, částka ve výši 20.000,- Kč na účet Psího útulku v Litoměřicích, Dlouhá 123, Litoměřice.

Podle § 311 odst. 1 tr. řádu **s e** trestní stíhání obviněné Jany Novákové, nar. 1.1.1965, trvale bytem Jánského 12, Litoměřice, zdravotní sestry, pro skutek uvedený shora, ve kterém je spatřován přečin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku, **z a s t a v u j e .**

O d ů v o d n ě n í

Komisař Policie ČR, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje, Služby kriminální policie a vyšetřování v Litoměřicích, dne 1.12.2010 č.j. KRPU-1234-7/TČ-2010-12334-FD podle § 160 odst. 1 tr. řádu zahájil trestní stíhání proti obviněné Janě Novákové, nar. 1.1.1965, pro přečin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku, jehož se měla dopustit jednáním ve výroku tohoto usnesení uvedeným.

Obviněná se při výslechu k trestnému jednání plně doznala a svého jednání velmi litovala. Uvedla, že nehodu zavinila. K samotné dopravní nehodě uvedla, že levým předním blatníkem zavadila o motocykl, čímž došlo k pádu motocyklu a stržení motocyklisty k zemi. Souhlasila s postupem podle § 307 odst. 1 a § 309 odst. 1 trestního řádu. Dne 6.1.2011 Probační a mediační služba ČR v Ústí nad Labem kontaktovala obviněnou s návrhem na spolupráci. Dne 8.1.2011 došlo ke konzultaci s obviněnou a následnému projevení zájmu o narovnání podle § 309 trestního řádu. Dne 28.1.2011 došlo k uzavření dohody o narovnání podle § 309 trestního řádu mezi obviněnou a poškozenou a rovněž došlo téhož dne k uzavření dohody o narovnání podle § 309 trestního řádu mezi obviněnou a Všeobecnou zdravotní pojišťovnou ČR.

Z dohody o narovnání podle § 309 tr. řádu uzavřené mezi obviněnou a poškozenou na Probační a mediační službě ČR v Ústí nad Labem se zjišťuje, že poškozená Jana Máchová souhlasí s postupem podle § 309 tr. řádu. Přijímá omluvu Jany Novákové. Částku ve výši 35.000,- Kč před podpisem této dohody za způsobené obtíže přijímá a tímto považuje konflikt za narovnaný a žádné další požadavky vůči Janě Novákové nemá a ani v pozdější době neuplatní. Obviněná Jana Nováková rovněž souhlasí s postupem podle § 309 tr. řádu a prohlašuje, že spáchala skutek, pro který je stíhána. Tyto skutečnosti byly také zjištěny provedeným výslechem obviněné i poškozené před státním zástupcem na Okresním státním zastupitelství v Litoměřicích dne 27.2.2011. Poškozená obdržela částku ve výši 35.000,- Kč od obviněné. Toto je patrné z výpovědi poškozené před státním zástupcem. Dohoda o narovnání byla uzavřena dobrovolně, vážně, což poškozená Jana Máchová potvrdila při svém výslechu státnímu zástupci. Z dohody o narovnání podle § 309 tr. řádu mezi obviněnou a Všeobecnou zdravotní pojišťovnou ČR vyplývá, že Jana Nováková souhlasí s postupem podle § 309 tr. řádu a opět prohlašuje, že spáchala skutek, pro který je stíhána. Svého činu lituje. České pojišťovně, a.s., oznámila zavinění dopravní nehody. Pojistná událost je vedena pod číslem 123456789 ze dne 11.7.2010. Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR jako poškozený souhlasí s postupem podle § 309 tr. řádu na základě předložení písemného dokladu o pojištění motorového vozidla, kterým obviněná způsobila dopravní nehodu. Po vyčíslení vzniklé škody bude VZP ČR nárokovat náhradu škody u České pojišťovny, a.s., kde je škodná událost vedena pod shora uvedeným číslem. I tato dohoda byla

uzavřena dobrovolně po předchozím jednání na základě svobodné vůle, nikoliv v tísní nebo za nápadně nevýhodných podmínek.

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích dne 27.2.2011 znovu vyslechl obviněnou Janu Novákovou a poškozenou Janu Máchovou. Obviněná se k předmětnému jednání plně doznala, prohlásila, že obsahu obvinění rozumí a je si plně vědoma důsledků schválení narovnání. Dohoda o narovnání byla uzavřena dobrovolně. Co se týče náhrady škody, tak obviněná nahradila poškozené jako satisfakci za způsobené obtíže částku ve výši 35.000,- Kč. Tuto skutečnost potvrdila při výslechu státnímu zástupci poškozená Jana Máchová, která rovněž uvedla, že dohoda o narovnání byla učiněna dobrovolně, svobodně a vážně. Dále z podacího lístku poštovní poukázky A je patrné, že obviněná Jana Nováková složila na účet Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích částku ve výši 40.000,- Kč. Obviněná rovněž oznámila škodnou událost (povinné ručení) České pojišťovně, a.s., přičemž číslo škodní události je 123456789. Obviněná i poškozená vyjádřily souhlas s tím, aby státní zástupce schválil narovnání mezi nimi.

Podle § 309 odst. 1 tr. řádu v řízení o přečinu může se souhlasem obviněného a poškozeného soud a v přípravném řízení státní zástupce rozhodnout o schválení narovnání a zastavit trestní stíhání, jestliže :

- a) obviněný prohlásí, že spáchal skutek, pro který je stíhán a nejsou důvodné pochybnosti o tom, že jeho prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě,
- b) uhradí poškozenému škodu, způsobenou trestným činem nebo učiní potřebné úkony k její úhradě, případně jinak odčiní újmy vzniklou trestným činem,
- c) složí na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžní částku určenou konkrétnímu adresátovi k obecně prospěšným účelům, a tato částka není zřejmě nepřiměřená závažnosti přečinu, a považuje-li takový způsob vyřízení věci za dostačující vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného činu, k míře, jakou byl přečinem dotčen veřejný zájem, k osobě obviněného a jeho osobním a majetkovým poměrům.

Státní zástupce po zvážení všech skutečností dospěl k závěru, že takový způsob vyřízení věci je plně dostačující, neboť obviněná svého jednání litovala, nahradila poškozené odškodnění za způsobené obtíže, kdy poskytla poškozené finanční částku 35.000,- Kč a dále obviněná složila na účet Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích částku 40.000,- Kč, a vzhledem k jejímu dosavadnímu způsobu života je zřejmé, že další opatření není třeba.

Proto státní zástupce schválil narovnání a důsledně tomu zastavil podle § 311 odst. 1 tr. řádu trestní stíhání obviněné Jany Novákové, nar. 1.1.1965.

P o u ě n í : Proti tomuto usnesení může podat stížnost obviněný a poškozený. Stížnost je možno podat nejpozději do tří dnů od jeho oznámení u Okresního státního zastupitelství v Litoměřicích. Stížnost má odkladný účinek a rozhoduje o ní Krajské státní zastupitelství v Ústí nad Labem.

V Litoměřicích dne 1. března 2011

Státní zástupce

Mgr. Jan MALÝ

Summary:

CRIMINAL OFFENCES AGAINST ROAD TRAFFIC CODE

The topic of this doctoral thesis is „Criminal offences against road traffic code“. The aim of this thesis was to deal with this issue from the point of view of the present practice, emphasis being also put on the application issues and specific features of this criminal activity. At the beginning it is necessary to point out that the issue of road transport offences is a very vast topic, almost inexhaustible and therefore the aim of the author was not to exhaust the whole topic. From the mentioned point of view, the doctoral thesis focuses mostly on substantive law issues, although in individual chapters we can find procedural law elements. The chapters destined to proving criminal activity in road transport and to diversions are strictly procedurally oriented. The statistical data and examples from practice serve for completion and invigoration.

The thesis proper is divided into seven chapters. The introductory chapter gives a general view of the subject of the issue, dealing with the concept of road transport offences, namely both from the point of view of the previous and present legislation. The end of this chapter delimits the concept of road traffic accident, focussing on subjective and objective causes of road traffic accidents.

The second chapter is concentrated on individual cases of breaching the important obligations in the facts of the cases of road transport offences from the point of view of court jurisdiction. Since I consider the issue very important for this area of criminal activity, enough and proper consideration has been given to it. In practice, many a time, one can encounter the breach of some important obligations by participants in road traffic accidents. In these circumstances, criminal proceedings authorities encounter a difficult task consisting of individual cases of breaching the important obligation connected to road transport situation.

The chapter dealing with the facts of the cases of road transport offences analyses individual facts of the cases of road transport offences. In connection to this, it is necessary to point out that, through the new Penal Code being in effect from 1st January 2010, a new fact of the case of negligence manslaughter in compliance with art. 143 of

the Penal Code has been created. The punishment of some offences has become stricter, which, in the present situation of road transport, must be appreciated pure positively.

The forth chapter deals with the issue of bringing evidence of the criminal activity in road transport. This chapter analyses expert proving, proving of the existence of addiction substances, dissections and medical expertises, documentation of road traffic accident and finally, investigative trial and the official records of given declaration in compliance with art. 158 paragraph 5 of the Penal Code. Just the issue of identifying the presence of addiction substances by means of breathalyzer test is very discussed in practice; the court decision practice itself being different in this case. Questionable is also the situation connected to oral declarations in the form of official records of the declaration given in compliance with art. 158 paragraph 5 of the Penal Code, because these are, for the following penal procedures, except the provision stipulated in art. 314d paragraph 2 of the Penal Code, inapplicable, which, in practice, causes many problems and complications.

Awarding punishments to road transport offenders is a specific object which reflects integrally the subjects of the mentioned criminal activity. In connection with this, these offenders are awarded predominantly alternative punishments. Unsuspended punishment of liberty deprivation is applied in the cases of serious consequences (for instance, manslaughter of a larger number of persons) or in the cases of recurrence, both a general one, or a special one, and the previous alternative punishment being ineffective.

Criminal activity in road transport is a textbook example of using diversions. However, it must be added that, from practice point of view, this approach is often limited by the attitude of the accused himself.

The end of the thesis consists of a very specific and genuine chapter dealing with the presence of the public prosecutor at the location of the road traffic accident. It is possible to say that this procedure is perceived positively both by the police, and by the public prosecutor himself.

Criminal activity in road transport is often underestimated, namely by the professional community and it is minimized. I cannot agree with this conclusion

because many times a very complicated criminal activity is concerned, activity which is proved by a vast expert analyses. As a result, penal procedures authorities encounter significant requirements. Taking into consideration the present situation in land transport, characterized by an irresponsible behaviour of many drivers, a forcible treatment of this type of offenders should be applied.

ABSTRAKT:

Rigorózní práce je zaměřená na skutkové podstaty trestných činů v silniční dopravě s důrazem na porušení důležité povinnosti. Stranou nezůstalo ani dokazování, ukládání trestů a využití odklonů u trestné činnosti v silniční dopravě ve světle jejích specifík a aplikačních problémů.

The doctoral thesis deals with the states of facts of the criminal offences against road traffic code with focus on the breach of an important obligation. Proving, penalization and use of diversions in criminal offences in the road traffic with respect to its specific features and problems of application are also included in the thesis.

Klíčová slova:

Trestné činy v silniční dopravě, silniční dopravní nehoda, porušení důležité povinnosti.

Key words:

Criminal offences against road traffic code, road traffic accident, the breach of an important obligation.